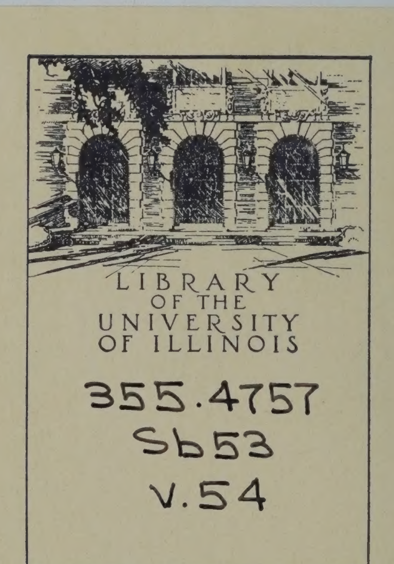
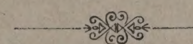


СБОРНИКЪ
ГЕОГРАФИЧЕСКИХЪ, ТОПОГРАФИЧЕСКИХЪ и СТАТИСТИЧЕСКИХЪ
МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫПУСКЪ LIV.

Путь отъ Тавриза въ Зенджанъ, ш.-к. **Блюмера.** Путь отъ Тегерана къ Персидскому заливу, поручика Барона фонъ-деръ-**Ховена.** Торговля Персіи въ 1887 году. Развитіе телеграфной сѣти въ Китаѣ. Ревизія войскъ Шань-Ганьскаго ген.-губ. Числительность и дислокація кит. войскъ категорій Юнъ-бинъ и Лянь-цзюнь въ Манчьжуріи къ Апрѣлю 1892 г. Экономическое состояніе Японіи въ 1891 и 1892 годахъ. Замѣтка о Кореѣ, полк. **Вогака.** Мѣсто встрѣчи трехъ имперій, **Найта.** Оборона Индіи. Въ безопасности-ли Индія? Индія между двумя огнями, **Кюрзона.** Желѣзныя дороги Сѣверо-Западной Индіи. Черезъ Хейберскій перевалъ, **Вилькинсона.** Авганская дилемма. Россія и Памиры.

Изданіе Военно-Ученаго Комитета Главнаго Штаба.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная Типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).
1893.

СБОРНИКЪ МАТЕРІАЛОВЪ ПО АЗІИ.

ВЫП. I. Записки о Маньчжуріи Полковника **Барабаша и Матюнина**. Соображенія о возможной войнѣ съ Китаемъ и разборъ пограничныхъ раіоновъ **Пржевальскаго**. Маршруты на Пекинъ Поручика **Евтюгина** и Губернскаго Секретаря **Ванина**.

ВЫП. II. Военное обозрѣніе восточной пограничной полосы Семирѣченской области Капитановъ **Тихменева и Пославскаго**.

ВЫП. III. Вооруженныя силы Китая и Японіи Подполковника **Бутакова**.

ВЫП. IV. Нынѣшнее состояніе персидской арміи (1877 г.) Г.-М. **Франкини**. Очеркъ вооруженныхъ силъ въ Персіи въ 1883 г.: 1) Историческое введеніе и 2) Составъ населенія по племенамъ и провинціямъ Подполковника **Колюбакина**, Географическое описаніе Сиріи Г.-М. **Зеленого**.

ВЫП. V. Поѣздка по Бухарскимъ и Афганскимъ владѣніямъ (1877 г.) Полковника **Матвѣева**. Поѣздка изъ Самарканда черезъ Афганистанъ въ Гератъ Полковника **Гродекова**. Записка о путяхъ изъ Закаспійскаго края въ Гератъ Г.-М. **Гродекова**. Записка объ обозахъ для войскъ Туркестанскаго округа Г.-М. **Куропаткина**.

ВЫП. VI. Инженера **П. М. Лессара**: 1) Пути изъ Асхабада къ Герату 1882 г.; 2) Распредѣленіе водъ Келата и Дерегеза между этими ханствами и Атекомъ; 3) Мервскіе ханы; положеніе Мерва и Атека въ 1881 г., и 4) Пески Кара-Кумъ, пути сообщенія Закаспійской области съ Хивою, Мервомъ и Бухарою 1883 г. Барона **Бенуа-Мэшена**. Записка о Мервскихъ туркменахъ 1873 г. Поручика **Калитина**. Пути между Текинскимъ и Хивинскимъ оазисами 1881 г. Хорунжаго **Соколова**. Дорога изъ Асхабада въ Мервъ 1882 г. и Прапорщика **Хабалова**. Дорога отъ Кахка черезъ Тезе-Дербентъ и Серахсъ на Муссинъ-абадъ.

ВЫП. VII. Топографическое описаніе пути по С.-З. Монголіи **Орлова**, 1879 г. Извлеченіе изъ отчета о поѣздкѣ въ Нингуту и маршрутъ въ Нингуту **Матюнина**, 1878 г. Поѣздка черезъ Нингуту въ Хунчунъ **Матюнина и Тарновскаго**, 1881 г. Поѣздка въ Хунчунъ **Лейденіуса, Косторскаго и Головина**. Путь отъ Екатерино-Никольскаго до Сунгари **Зборовскаго**, 1881 г. Записка о Китаѣ, **Шулыгина**, 1882 г. Поѣздка въ Цицикаръ **Малевича**, 1863 г. Ст. Цурухайтуйско-Айгунскій путь бр. **Бутиныхъ**, 1881 г. Дорога отъ ст. Видной до перевала между верховьями р.р. Норы и Серахина **Мельницкаго**. Успѣхи техники въ Китаѣ 1882 г. (переводъ съ англійскаго).

ВЫП. VIII. Обзоръ войнъ, веденныхъ европейцами противъ Китая съ 1840—42, 1856—58, 1859 и 1860 гг. Г.-Ш. Подп. **Бутакова** и Кап. бар. **Тизенгаузена**.

ВЫП. IX. Свѣдѣнія о пути въ Среднюю Азію, черезъ Мертвый Култукъ, по Усть-Урту и Аму-Дарьѣ.

ВЫП. X. Очеркъ экспедиціи Г.-Ш. Кап. **Путята** въ Памиръ, Сарыколъ, Вахапъ и Шугнанъ 1883 г. Рекогносцировка равнинной части Бухарскаго ханства 1883 г. Г.-Ш. Капитана **Архипова**. **Форсита** миссія въ Яркендъ 1873 г. Англій-

скіе маршруты отъ Инда къ Келату и Кветтѣ 1878 г. Историческая замѣтка о Меймене. Свѣдѣнія о Зап. Белуджистанѣ.

ВЫП. XI. Очеркъ вооруженныхъ силъ Персіи въ 1883 г. (Продолженіе.) Населеніе Хорасана съ Сеистаномъ и Кухистаномъ Г.-Ш. Подп. **Колюбакина** — Современная персидская артиллерія (1883 года). Кап. **Кублицкаго**.—Возстаніе Абейдъ-Уллы въ 1880 г. **К. П. Камасаракана** —Донесенія **Диксона** о дорогахъ въ Персіи. Геогр. замѣтки **Вильсона** о Малой Азіи.

ВЫП. XII. Срединное государство **Вильямса**. Дунгане по **Беллю** и **Рихтгофену**. Свѣдѣнія о Кореѣ, заимствованныя изъ статьи **Плошю** и **Карлса**. Біографія Ли-Хунъ-Чанга. Желѣзныя дороги и телеграфы въ Китаѣ. Перемѣны въ вооруженныхъ силахъ и военныя приготовленія Китая. Новое устройство Тяньшаньскаго края.

ВЫП. XIII. Юго-западная Туркменія 1884 г. **П. М. Лессара**. Описаніе поѣздки по берегамъ Теджена-Герируда 1884 г. **Н. В. Чарыкова**. Поѣздка Сипехсаляри-азама въ Келатъ въ 1881 г.

ВЫП. XIV. Корея **Грифиса**. Китайскія войска и военные классики **бар. Контансона**. Замѣтки китайскаго офицера о Китаѣ. Вооруженныя силы Китая. Мобилизація китайской арміи. Укрѣпленія р. Пейхо. Движеніе населенія въ Китаѣ. Нов. французскія сочиненія о Китаѣ. Вооруженныя силы Японіи **Бугуена**, часть I. Поѣздка изъ Благовѣщенска въ Цицикаръ въ 1884 г. **Евтюгинъ**.

ВЫП. XV. Путь отъ залива Цесаревичъ чрезъ Усть-Уртъ до Кунграда 1884 **Бѣлявскаго**. Путь отъ Кизилъ-Арвата черезъ Игды въ Петро-Александровскъ 1884 **Гедеонова**. Путь изъ Петро-Александровска въ Мервъ и описаніе Аму-Дарьи до Чарджуя **Андреева**. Записка о рѣкѣ Атрекъ **Макарова**. Очеркъ Закаспійской области 1885 **Мейера**. Пути, подлежащіе улучшенію въ интересахъ русской торговли въ бухарскихъ владѣніяхъ, **Чарыкова**. Афганистанъ и афганскій Туркестанъ изъ британской энциклопедіи. Ханство Кундузъ. Замѣтка о с.-з. пограничной полосѣ Афганистана.

ВЫП. XVI. Осада Герата въ 1837—38 г. и нов. свѣдѣнія о Гератѣ. Извлеченіе изъ сочиненія **Ханыкова** о южн. части Ср. Азіи. Положеніе дѣлъ въ Ср. Азіи по франц. источникамъ. Поѣздка **Таирова** изъ Серахса въ Мешедъ 1885 г. Путешествія **бар. Бенуа-Мешэна** черезъ Туркестанъ и **де Мальи-Шалона** по Маньчжуріи. Англійская пограничная коммисія въ Афганистанѣ. Хозяйственное положеніе Индіи въ 1883 г. Сѣв.-зап. граница Индіи. Войска полунезависимыхъ владѣній въ Индіи. Походъ Александра Македонскаго въ Индію и Персію. Проектъ Наполеона о покореніи Индіи.

ВЫП. XVII. Торговое и экономическое положеніе Кореи. Китайскій прогрессъ профессора **Васильева**. Политико-экономическое состояніе Японіи 1884 г. **барона Шлиппенбаха**. Донесеніе австр. консула въ Токіо 1881 г. Извлеченіе изъ China Review за 1872—74 г. Вооруженныя силы Китая и Японіи по Löbel's Jahresbericht 1885 г.

ВЫП. XVIII. Военныя, политическія и экономическія свѣдѣнія о западномъ Китаѣ за 1884 г. Государственное и хозяйственное положеніе Китая и спеціально Шанхая въ 1880 г. австро-венгерскаго Консула **Лебидаръ**. Вооруженныя силы Японіи **Капитана Бугуена**. Часть II. Отчетъ русскаго консула въ Фучжоу за 1884 г. **Н. Шуйскаго**. Извлеченіе изъ донесеній англійскихъ дипломатическихъ и консульскихъ агентовъ изъ Японіи.

ВЫП. XIX. Извлеченіе изъ сочиненія Фёрса о военномъ обозѣ. Ливанъ и Ливанцы. **К. Д. Петковича**. Маршрутъ изъ Эрзерума въ Мосулъ, Кол. Ассес. **Карцова**, 1883 года.

ВЫП. XX. Донесеніе **Н. Пѣшкова** о работахъ по сооруженію путей въ различ-

ныхъ вилаетахъ Турецкой Имперіи 1884. Извлеченіе изъ донесеній австрійскихъ консуловъ въ Малой Азіи за 1883 г. Географическія замѣтки афганской пограничной коммисіи. **Гольдича.** Донесенія **Диксона** и **Росса** о Персіи. Индія по Британской Энциклопедіи.

ВЫП. XXI. Интендантскія свѣдѣнія о Бухарѣ 1885 г. **Гинтылло.** Рекогносцировка бухарскихъ владѣній **Петрова** 1884 и 1885 г. Введеніе русскаго управленія въ Атекѣ. **Кузьмина-Караваева** 1885 г. Долина Герата и персидская граница отъ Герируда до Сеистана **Стюарта** 1885. Рѣки Пенджаба **Маклагана.** Бирма и бирманцы **Колкухуна** 1886. Бирма, послѣднее присоединеніе Индійской имперіи 1886 г.

ВЫП. XXII. Отчетъ о Кашгаріи **Петровскаго.** Состояніе Монголіи **Шишмарева.** Очеркъ Кореи **Князя Дадешкаліани.** Запретная страна **Опперта.** Сухопутныя и морскія силы Китая **Дариль.** Тактика китайцевъ въ Тонкинѣ. Свѣдѣнія о Китаѣ изъ донесеній американскихъ консуловъ. Докладъ **Чжанъ-Чжи-дуна** генералъ-губернатора Кантона, о необходимыхъ преобразованіяхъ.

ВЫП. XXIII. Проекты экспедицій въ Индію, предложенныхъ Наполеономъ Бонапарте императорамъ Павлу и Александру I въ 1800 и въ 1807—1808 г.г., Г. Ш. Подполковника **Баторскаго.** Записка о возможности осуществленія Россіею экспедиціи въ Индію **Пл. Чихачева.** Донесеніе **Андреини** о состояніи промышленности и торговли въ Персіи.—Маршрутныя описанія путей между Асхабадомъ и Мешхедомъ. Г. Ш. Полковника **Ю. Д. Мельницкаго.**

ВЫП. XXIV. О современномъ состояніи вооруженныхъ силъ Китая въ Тарбагатайской и Илійской областяхъ. **Г. М. Щетинина.** 1885 г. Современное состояніе вооруженныхъ силъ въ Восточномъ Туркестанѣ Капитана **Галкина.** 1885 г. Отчетъ генерала **Ли-Пао** (Паули) о состояніи войскъ въ Тянзинѣ и укрѣпленій Таку и Петанга. Проектъ преподаванія и внутренняго порядка въ военныхъ школахъ. Планъ обороны Пекина (переводъ съ нѣмецкаго). Реорганизація китайской арміи и флота (изъ ежегодника Лебеля).

ВЫП. XXV. Письма изъ Персіи 1885—86 г. **Е. Бѣлозерскаго.** Дополнительныя свѣдѣнія о пути въ Среднюю Азію отъ залива Цесаревича, по Усть-Урту и Аму-Дарьѣ 1885 г. Полк. **Бѣлявскаго.** Статистическія свѣдѣнія о провинціяхъ Гилянъ и Шахрудъ-Бастамъ 1879 — 81 г.г., сообщенныя **И. А. Зиновьевымъ.** Очеркъ бухарскихъ владѣній на лѣвомъ берегу р. Пянджа 1886 г. Г. Ш. Кап. **Покотило.** Краткія статистическія свѣдѣнія о племенахъ эрсари, обитающихъ лѣвый берегъ Аму-Дарьи отъ сел. Боссаги до Чарджуя, 1886 г. Г. Ш. Кап. **Комарова.**

ВЫП. XXVI. Извлеченіе изъ соч. датскаго Полк. **Хоскіера** о путешествіи въ Китай, Японію и Индію. Извлеченіе изъ датскаго соч. мандарина **Хеннингсена** о Небесной Имперіи 1887 г. Поѣздка въ Маньчжурію, къ горамъ Пейшанъ и верховьямъ р. Сунгари. Краткій очеркъ Кореи Г. Ш. Кап. **Калнина.** Военно-статистическое описаніе русско-китайской границы, по р. Аргуни отъ озера Далай-Нора до Усть-Стрѣлки 1881—82 г. Маіора **Овсянаго.** Матеріалы къ изученію Уссурійскаго края Г. Ш. Подполк. **Надарова.** Сонъ и пробужденіе Китая. Маркиза **Тзенга** 1887 г. Отчетъ по командировкѣ на Командорскіе острова 1884—85 г. Г. Ш. Подполк. **Волошинова.**

ВЫП. XXVII. Сѣверно-Уссурійскій край **Надарова.** Поѣздка на Сахалинъ въ 1885—86 гг. **Гарнака.** Объ отношеніяхъ европейцевъ къ Китаю **Позднѣева.** Торговля Франціи съ Китаемъ и Японіею съ 1880 по 1885 г. **Барона Тизенгаузена.**

ВЫП. XXVIII. Чжунгарія, Военно-Статистическій очеркъ Г. Ш. Полковника **Л. Ѳ. Костенко.** Съ 6-ю приложеніями и картою.

ВЫП. XXIX. Свѣдѣнія о Кафиристанѣ **Лессара**; извлеченіе изъ путешествія Хедина черезъ Персію, Месопотамію, Кавказъ. Часть I. Новая афганская граница **Риджвея**. Статистическія данныя о Закаспійской области **Ю. Мельницкаго**. Маршрутъ Іета отъ Герата до Мешхеда. Вооруженныя силы Персіи по ежегоднику **Лебеля**.

ВЫП. XXX. Условія и способы, обезпечивающіе успѣхъ столкновенія съ Китаемъ, **Барабаша**. Желѣзныя дороги будущаго въ Китаѣ **Крейтнера**. Проектъ организаціи въ Китаѣ арміи и флота **Денна**. Долонъ-норъ **Позднѣева**. Военныя и техническія школы въ Тяньзинѣ. Вооруженныя силы Китая по Löbel's Jahresbericht 1887 г. Путешествіе по Китайск. Туркестану и сѣверной границѣ Тибета, **Кэри**. Маршрутъ отъ Кобдо до Сучжоу **Васенева**.

ВЫП. XXXI. Матеріалы для военно-статистическаго обзора Приамурскаго военнаго округа и Маньчжуріи. Г. Ш. Полковника **Назарова**. Военно-статистическій очеркъ Амурской области. Отдѣлъ I. Свѣдѣнія географическія и топографическія (съ приложеніемъ дѣйствующихъ нынѣ трактатовъ съ Китаемъ).

ВЫП. XXXII. Войска сѣв. Китая, на которыя распространились преобразованія. Описаніе порта Артуръ (Лушунь-коу). Очеркъ Губейкоусскаго прохода. Путешествіе на сѣв. и вост. отъ Пекина. Отчетъ Фульфорда о семимѣсячномъ путешествіи по Маньчжуріи. Свѣдѣнія о Маньчжуріи, собранныя штабомъ Приамурскаго округа. Описаніе части Амурской области между р.р. Буреею и Амгуньею **Кн. Дадешкаліани**. Какъ путешествовать **Н. М. Пржевальскаго**. Отчетъ о торговлѣ Китая за 1885 г. и описаніе главнѣйшихъ китайскихъ портовъ **Хаса**.

ВЫП. XXXIII. Современное состояніе торговли Бухары **В. Клема**. Краткое статистическое описаніе Каратегина Г. Ш. Капитана **Васильева**. Белуджистанъ и новая индійская провинція **Торнтона**. Черезъ Персію, Месопотамію и Кавказъ Хедина, часть II.

ВЫП. XXXIV. Числительность и дислокація китайской арміи за 1884 г. съ добавленіемъ формированій 1885, 1886 и 1887 г. Описаніе пути отъ Старо-Цурухайтуевскаго караула до Пекина вдоль западнаго склона Бол. Хингана. Г. Ш. Полковвника **Гарнака** 1887 г. Описаніе пути отъ Благовѣщенска черезъ Цицикаръ на Си-Фынь-Кхоу въ Пекинъ. Г. Ш. Капитана **Ресина**.

ВЫП. XXXV. Очеркъ состоянія вооруженныхъ силъ Китая въ сопредѣльныхъ съ Россіею областяхъ Чжунгаріи и Восточнаго Туркестана. 1887 г. Г. Ш. Капитана **Галкина**. Краткое описаніе Ферганы. 1886 г. Г. Ш. Капитана **Трусова**. Краткій военно-топографическій обзоръ юго-восточной части Ферганской области. 1886 г. Г. Ш. Подполковника **Смирнова**. Санитарныя замѣтки по поводу полевой поѣздки на Алай. 1886 г. Ст. Совѣт. Хирурга **Андреева**.

ВЫП. XXXVI. Краткій очеркъ Бухары. Г.-Ш. Полковника **Матвѣева**. Кухистанъ съ сѣверною частью Гиссарскаго бекства. Г.-Ш. Капитана **Лиліенталя**. Описаніе пути отъ г. Ходжента чрезъ перевалъ (Янги-Сабакъ) въ долину Зеравшана и далѣе Самарканда. Г.-Ш. Капитана князя **Бегильдеева**. Рекогносцировка пути по Шахрисябсу. Г.-Ш. Капитана **Трусова**. Рекогносцировка путей черезъ Джамскій перевалъ на Карши и Гусаръ. Г.-Ш. Полковника **Еврейнова**. Путешествіе по Средней Азіи изъ Маньчжуріи и Пекина въ Кашмиръ черезъ проходъ Мустагъ. Поручика **Юнгхусбенда**.

ВЫП. XXXVII. Опытъ военно-статистическаго очерка Монголіи. Ген.-Шт. Полковника **А. А. Баторскаго**. Съ 4 приложеніями и 2 картами. Часть I.

ВЫП. XXXVIII. О поѣздкѣ по Маньчжуріи черезъ Инкоу, Мукденъ, Гиринъ, Лалинъ, Ашихо, Пайенсусу, Сань-Синъ, Нингуту, Хунчунъ во Владиво-

стокъ 1888 г. Ген.-Шт. Полковника **Путята.** Дневникъ **П. М. Долоткевича** на пути пѣшкомъ изъ Сеула въ Посьетъ черезъ сѣверную Корею 1885—86 г.

ВЫП. XXXIX. Генеральнаго Штаба Полковника **Путята.** Вооруженныя силы Китая и принципы военнаго искусства въ толкованіи древнихъ китайскихъ полководцевъ. Береговая оборона Кантона 1886 года. Замѣтки о портѣ Артуръ. Свѣдѣнія о китайскихъ войскахъ въ Хунчунѣ 1888 года.

ВЫП. XL. Русско-персидская граница между Закаспійскою областью и Хорасаномъ Генеральнаго Штаба Полковника **Кузьмина-Короваева.** Описаніе пути изъ Тегерана въ Бендеръ-Буширъ и поѣздка въ Мазандеранъ гв. Поручика **Блюмера.** Краткій очеркъ Белуджистана. Краткій очеркъ Гештадана.

ВЫП. XLI. **П. М. Лессара.** Военныя пути сообщенія по Индо-Афганской границѣ. Ген. Шт. Полковника **Путята:** Жел.-дор. вопросъ въ Китаѣ. Походы родоначальниковъ Дай-цинской династіи. О высшихъ государственныхъ инстанціяхъ въ Китаѣ. Положеніе о сѣверной эскадрѣ. Оборона Янъ-цзы-цзяны. Подполковника **Соколовскаго.** Состояніе Китайскихъ войскъ. Хунчунскаго раіона 1889 г. Генер. Шт. Подполковника **Вебеля.** Поѣздка въ Корею 1889 г.

ВЫП. XLII. Генер. Шт. Полковника **Путята.** Совмѣстное маневрированіе различныхъ родовъ оружія старыхъ китайскихъ категорій. Китайскій бюджетъ. Запрещеніе китайцамъ селиться на маньчжурскихъ земляхъ; желѣзныя дороги Тяньцзинъ - Тунджео и маньчжурская. Состояніе Хейлунцзянской провинціи. **Боль.** Большой средне-азіатскій торговый путь изъ Пекина въ Кашгарію. **Рубиновъ.** Поѣздка по р. Сунгари до Сань-Сина. Персидская армія (переводъ съ англійскаго).

ВЫП. XLIII. Оборона Индіи. **Макъ-Грегора.** Часть I.

ВЫП. XLIV. Оборона Индіи. **Макъ-Грегора.** Часть II.

ВЫП. XLV. **Берновъ.** Поѣздка по Монголіи и Маньчжуріи 1889 г. **Рагоза.** Посьетскій участокъ. **Путята.** Очеркъ китайскаго военнаго хозяйства. Дислокація войскъ Западнаго Китая. Очеркъ китайской жизни. Англо-афганская желѣзная дорога.

ВЫП. XLVI. **Белль.** Оборона Индіи; взглядъ германца на оборону Индіи; замѣтка о сѣв.-западной научной границѣ Индіи. **Юнгъ.** Пенджабъ. **Стрѣльбицкій.** Поѣздка по восточному Хоросану въ 1890 г.

ВЫП. XLVII. **Бухара.** Подполковника **Пославскаго.** Свѣдѣнія о городахъ Афганистана. Путешествіе сэра **Р. Сандемана** по южному Белуджистану. Часть I; Англо-русскій вопросъ въ Азіи и оборона Индіи.

ВЫП. XLVIII. **Монголія.** Опытъ военно-статистическаго очерка. Командира 2-го драгунскаго С.-Петербургскаго Генералъ-Фельдмаршала Князя Меншикова полка **А. А. Баторскаго.** Съ приложеніемъ 41 маршрута и 2 картъ. Часть II.

ВЫП. XLIX. Вопросъ о мало-азіатскихъ жел. дорогахъ **Н. Чарыкова.** Желѣзно-дорожныя концессіи въ Аз. Турціи **Максимова.** Дорога изъ Казвина черезъ Гештъ, Ардебиль, Зенджань и обратно въ Казвинъ. Дислокація персидской арміи и состояніе Таврическаго гарнизона. Гв. поручика **Блюмера.** Прибрежное пространство между Астарою и Энгели Г. Ш. Подполковника **Коссаговскаго.** Персидская армія, по отзыву компетентнаго лица. Путешествіе поручика **Вогана** по Вост. Персіи. Отчетъ генерала **Гордона** о его путешествіи изъ Тегерана на р. Карунъ. Высшее гражданское и военное управленіе Индіи.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Дорога отъ города Тавриза въ городъ Зенджанъ [1]).

Гв. конной артиллеріи Ш.-К. Блюмеръ 1892 г.

Дорога отъ нашей границы черезъ города Тавризъ, Зенджанъ и Казвинъ есть единственный путь, по которому можетъ двигаться, съ цѣлью наступленія на Тегеранъ, значительный отрядъ, составленный изъ всѣхъ трехъ родовъ оружія.

Дорога эта представляетъ такъ много удобствъ, какъ относительно движенія войскъ и ихъ продовольствія, такъ и по отношенію къ характеру мѣстности, неблагопріятному для малой войны, что ей слѣдуетъ отдать предпочтеніе передъ болѣе короткими путями, ведущими въ столицу Персіи съ южнаго берега Каспійскаго моря.

Мѣстныя препятствія, могущія въ значительной степени затруднять движеніе, встрѣчаются только до города Зенджана; далѣе дорога пролегаетъ по мѣстности ровной, а отъ Казвина до города Тегерана существуетъ довольно сносное шоссе, нетребующее особыхъ исправленій.

Столица провинціи Азербайджанъ, городъ Тавризъ, имѣетъ отъ 250,000—300,000 жителей и занимаетъ слѣдовательно по количеству своего народонаселенія первое мѣсто изъ всѣхъ городовъ Персіи.

Тавризъ расположенъ на высотѣ 4,944 фут. надъ уровнемъ моря [2]), на равнинѣ, ограниченной съ трехъ сторонъ горами.

Съ юга подступаютъ отроги горнаго узла Сехендъ, вершина коего, подымающаяся до 11,000 фут. виднѣется на разстояніи 50 верстъ отъ города. Отъ этого центральнаго узла выходятъ по всѣмъ направленіямъ горные хребты. Одинъ изъ нихъ, подъ

---

[1]) Къ этому описанію приложенъ маршрутъ въ масштабѣ 5 верстъ.

[2]) Всѣ высоты опредѣлены состоящимъ на персидской службѣ генераломъ Хутумомъ Шиндлеромъ.

названіемъ Шибли, имѣетъ направленіе сначала сѣверное, затѣмъ, описывая дугу, идетъ на западъ и ограничиваетъ вышеупомянутую равнину съ востока и съ сѣвера вмѣстѣ съ другими горными цѣпями, принадлежащими къ другой системѣ.

Къ западу мѣстность болѣе открыта и понижается постепенно къ озеру Урміи.

Черезъ Тавризъ протекаетъ, въ западномъ направленіи, незначительная рѣчка Майданъ-Чай лѣвый, притокъ рѣки Аджи-Чай, въ которую она впадаетъ въ нѣсколькихъ верстахъ къ западу отъ города.

Рѣчка Майданъ-Чай высыхаетъ лѣтомъ почти совершенно. Не смотря на это, жители не испытываютъ недостатка въ водѣ, вслѣдствіе значительнаго количества подземныхъ каналовъ (канатовъ), проведенныхъ изъ ближайшихъ горъ.

Сообщеніе черезъ рѣчку, ширина коей равняется приблизительно 10 саж., совершается по 12 деревяннымъ и каменнымъ мостамъ. Переправа въ бродъ удобна лишь мѣстами, такъ какъ рѣка имѣетъ берега большею частью крутые, хотя и не очень высокіе.

По отношенію къ транзитной торговлѣ Тавризъ расположенъ весьма выгодно: въ 60 верстахъ сѣвернѣе его, въ городѣ Марандѣ, дорога изъ Джульфы соединяется съ большимъ торговымъ путемъ, идущимъ съ южнаго берега Чернаго моря, изъ Трапезонда, черезъ Эрзерумъ, Баязетъ и Хой въ Тегеранъ; черезъ Тавризъ же и далѣе въ Ардебиль и Астару, на Каспійскомъ морѣ, отправляются произведенія окрестностей озера Урміи, преимущественно сушенные фрукты, затѣмъ козьи и другія кожи.

Сообщаемъ нѣкоторыя свѣдѣнія о торговомъ движеніи по этимъ дорогамъ:

По свѣдѣніямъ персидскаго таможеннаго вѣдомства ввозъ составлялъ за 1306 (1889) годъ:

Черезъ Баязетъ	20,380	вьюковъ	(по 8 пуд.).
„ Джульфу	6,000	„	„
Вывозъ въ Трапезондъ	9,550	„	„
„ черезъ Ардебиль въ Астару.	50,000	„	„

По свѣдѣніямъ Государственнаго Персидскаго банка за 1889—

90 г. было ввезено въ Тавризъ изъ Россіи товаровъ на сумму въ 61,551 ф. стерлинг., изъ западной Европы въ 792,340 ф. стерлинг.

Вывозъ за этотъ годъ составлялъ:

въ Россію на сумму въ . . . . . 266,439 ф. стерл.

„ западную Европу на сумму въ . 123;017 „ „

Городъ Тавризъ занимаетъ значительное пространство, такъ какъ дома почти всѣ одноэтажные, часто окруженные садами. Улицы узскія, кривыя и грязныя, по обѣимъ сторонамъ которыхъ тянутся голыя глиняныя стѣны. Глина вообще служитъ здѣсь главнымъ строительнымъ матеріаломъ.

Если же смотрѣть на городъ съ возвышеннаго мѣста, напримѣръ съ цитадели, то впечатлѣніе производится болѣе пріятное: садоводство въ самомъ городѣ развито до такой степени, что богатая растительность почти скрываетъ отъ глаза низкія постройки, составляя какъ бы одно сплошное зеленое поле, изъ котораго тамъ и сямъ красиво возвышаются изразцовыя и золоченные куполы и стройные минареты мечетей.

Цитадель находится нѣсколько южнѣе центра города; самую главную часть этой старинной постройки составляетъ башня, высотою въ 12 саж., съ весьма толстыми, но временемъ сильно поврежденными, кирпичными стѣнами.

Около цитадели находятся казармы современной постройки и арсеналъ, въ которомъ хранятся нѣсколько тысячъ ружей Верндля, Шаспо и курковыя, заряжающіяся съ дула и разные предметы вооруженія и снаряженія.

Значеніе цитадели, которая не отдѣляется эспланадой отъ остальной части города, ограничивается тѣмъ, что мѣстныя власти находятъ въ ней временное убѣжище во время смутъ и безпорядковъ въ городѣ. Артиллерійскимъ огнемъ она могла бы быть разрушена издали, такъ какъ видна на значительномъ разстояніи отъ городской ограды.

Также около центра города, южнѣе рѣчки Майданъ-Чай, находится дворецъ Веліагда (Наслѣдника престола), которому по старому обычаю предоставляется почти въ полное распоряженіе провинція Азербайджанъ. Центральная власть въ Тегеранѣ однако зорко слѣдитъ за Азербайджанскими войсками, заботясь

о томъ, чтобы армія наслѣдника, которая состоитъ изъ самыхъ воинственныхъ племенъ Персіи, не пріобрѣтала бы слишкомъ большой самостоятельности.

Восточнѣе дворца находится учебный плацъ съ казармами для двухъ полковъ пѣхоты и артиллерійскій арсеналъ, въ которомъ хранятся преимущественно орудія старой системы и лишь очень незначительное количество горныхъ и легкихъ полевыхъ пушекъ Ухаціуса.

Южнѣе учебнаго плаца, по дорогѣ въ Зенджанъ, расположена старинная красивая мечеть Джиганъ-Шахъ съ дворомъ, окруженнымъ стѣною, за которую, къ сожалѣнію, пускаютъ однихъ правовѣрныхъ—мусульманъ.

Въ самой южной части города находится большой садъ Багъ-и-Шемалъ съ лѣтнимъ дворцомъ Наслѣдника и съ башней, называемой Кулагъ-и-Ференги, т. е. европейская шапка, съ которой открывается красивый видъ на весь городъ.

Въ горахъ, расположенныхъ восточнѣе города, находится гробница святой „Имамъ-Задэ Айналъ-Зейналъ“, куда жители Тавриза часто ходятъ на богомолье.

Представители иностранныхъ державъ, генеральные консулы: русскій, англійскій, французскій и турецкій живутъ въ особомъ кварталѣ, недалеко отъ котораго находится зданіе „Индо-Европейскаго“ телеграфа и отдѣленіе „Государственнаго Персидскаго Банка“, принадлежащаго англійскимъ капиталистамъ. Въ Тавризѣ проживаютъ представители нѣсколькихъ европейскихъ торговыхъ фирмъ, одинъ итальянскій докторъ и миссіонеры разныхъ исповѣданій; послѣдніе, не имѣя права проповѣдывать среди мусульманъ, всячески стараются обращать въ свою вѣру армянъ и христіанъ-несторіанцевъ.

Тавризъ наружной ограды не имѣетъ. Въ 1881 г., во время возстанія курдовъ, улицы, выходящія изъ города, были загорожены стѣнами, а при главныхъ выходахъ были устроены ворота; теперь же эта ограда застроена новыми домами и не имѣетъ никакого значенія.

Жители города Тавриза, равно какъ и почти все осѣдлое населеніе провинціи Азербайджанъ, тюрко-татарскаго племени;

оно отличается хорошими военными качествами, а также фанатизмомъ и безпокойнымъ нравомъ.

Народъ говоритъ на особомъ нарѣчіи „Азербайджанскомъ", неотличающемся значительно отъ турецкаго языка. Персидскій языкъ мало употребляется и то только среди образованнаго класса городскаго населенія.

Вслѣдствіе возвышеннаго положенія климатъ Тавриза зимой суровой, въ остальное же время года, за исключеніемъ самой середины лѣта, умѣренный и пріятный.

Общее описаніе пути.

Дорога изъ Тавриза въ Зенджанъ пролегаетъ по Иранской плоской возвышенности и переходитъ черезъ двѣ горныя цѣпи „Шибли" и „Кафланъ-Ку", расположенныя, первая въ разстояніи 42-хъ, вторая—147 верстъ отъ города Тавриза.

Общая длина пути составляетъ 259 верстъ; направленіе его до города Міанэ (144 в.) юго-восточное, далѣе, до города Зенджана, юго-юго-восточное.

Влажность воздуха мѣстности, по которой проведена дорога, вполнѣ достаточна для хлѣбопашества вездѣ, гдѣ этому благопріятствуетъ почва, а многочисленныя рѣки и рѣчки, перерѣзывающія путь или протекающія въ близкомъ отъ него разстояніи допускаютъ вдобавокъ еще обильное искуственное орошеніе.

Почва большею частью плодородна, такъ что всѣ условія благопріятствуютъ хлѣбопашеству, которое и дѣйствительно развито въ высокой степени, въ особенности около мѣстечекъ Туркменчай и Міанэ.

Осѣдлые жители держатъ для удобренія и обработки полей рогатый скотъ и табаны лошадей, между тѣмъ какъ мелкій скотъ составляетъ главное богатство кочевниковъ, обитающихъ въ горахъ.

Естественная растительность, въ виду лѣсовъ, отсутствуетъ, только около населенныхъ мѣстъ встрѣчаются рощи и сады.

Деревни и города, встрѣчающіеся по дорогѣ, не имѣютъ наружной ограды и построены преимущественно изъ глины. Вслѣдствіе дороговизны лѣса его употребленіе въ видѣ строительнаго

матеріала и топлива ограничено. Для послѣдней цѣли сельскіе жители употребляютъ преимущественно „кизякъ", т. е. сушенный навозъ съ рубленной соломой и тернистый шарообразный кустъ, растущій въ горахъ.

Мосты построены только черезъ болѣе значительныя рѣки; черезъ остальныя переходятъ въ бродъ, что, во время половодія, сапряжено съ затрудненіями, тѣмъ болѣе, что эти рѣки и рѣчки, имѣющія обыкновенно крутые берега, глубоко врѣзываются въ почву.

Колесное движеніе возможно, хотя съ большими затрудненіями. Иногда отправляютъ изъ Тегерана въ Тавризъ артиллерійскія орудія, изрѣдка слѣдуютъ по этой дорогѣ фургоны, предназначенные для продажи или для работы по шоссе между городами Казвиномъ и Тегераномъ; случается также, что богатый персіянинъ, имѣя многочисленную свиту, къ помощи которой онъ прибѣгаетъ въ трудныхъ мѣстахъ, путешествуетъ въ своей коляскѣ, но товары перевозятся исключительно на вьючныхъ животныхъ.

Самые трудные участки находятся на полъ-пути, между деревней Туркманчай и мѣстечкомъ Міанэ, затѣмъ между деревнями Серчемъ и Никпей.

Подробное описаніе дороги.

Отъ города Тавриза до каравансарая Шибли (40 верстъ).

За городскими воротами тянутся, на нѣкоторомъ разстояніи, по обѣимъ сторонамъ пути, стѣны садовъ и отдѣльные дома. Въ одной верстѣ отъ воротъ дорога идетъ по каменному мостику, занимающему собой всю ширину пути, т. е. отъ 4 до 5 саж., черезъ ручеекъ. Мостикъ этотъ вымощенъ каменной мостовой, находящейся въ довольно скверномъ состояніи; правѣе его стоитъ мельница.

Съ обѣихъ сторонъ, на разстояніи одной варсты, тянутся невысокіе песчаные холмы, которые, съ правой стороны, подступаютъ на короткомъ протяженіи непосредственно къ пути.

Далѣе къ сѣверу подымается до 800 фут. обрывистый хребетъ, состоящій изъ горныхъ породъ краснаго цвѣта.

Пройдя еще $1/2$ версты, съ обѣихъ сторонъ дороги находится небольшой изъ глины построенный каравансарай; затѣмъ путь оставляетъ вправо караульную будку, а влѣво садъ, въ серединѣ коего стоитъ одно-этажный домъ. Здѣсъ отдѣляется вправо караванный путь, которой, черезъ 8 верстъ, опять соединяется съ почтовой дорогой.

За каравансараемъ дорога отлого подымается фут. на 200 и пролегаетъ по мѣстности волнистой, почти лишенной растительности: лишь тощая трава растетъ по песчанымъ склонамъ холмовъ. Около караваннаго пути находится небольшая деревня Бангульда, но она съ почтовой дороги не видна.

Далѣе путь спускается между невысокими, но довольно крутыми холмами, съуживающими его до 2 саж., къ рѣчкѣ Майданъ-Чай и пролегаетъ затѣмъ частью по руслу, вверхъ по теченію послѣдней. Движеніе здѣсь нѣсколько затрудняется каменистымъ грунтомъ рѣчки, русло которой мѣстами занесено валунами.

По достиженіи дорогою рѣчки, холмы, расположенные лѣвѣе пути, отступаютъ, вслѣдствіе чего ущелье расширяется до $3/4$ версты. Въ разстояніи нѣсколькихъ сотъ шаговъ къ сѣверу находится роща и небольшая деревня Барындѣсъ; правѣе пути подымается коническій холмъ, у подножія коего стоитъ мельница. Далѣе ущелье опять съуживается: съ обѣихъ сторонъ подымаются до 200 фут. довольно крутые холмы.

Въ 10 верстахъ отъ Тавриза дорога выходитъ изъ ущелья и соединяется опять съ караваннымъ путемъ; затѣмъ она оставляетъ влѣво рѣчку Майданъ-Чай, протекающую здѣсь по долинѣ, шириною въ $1/2$ версты, и принимающую справа незначительный ручей. По долинѣ рѣчки, недалеко отъ пути, среди рощи, находится кіоскъ Халатъ-Пушанъ, принадлежащій Веліагду (Наслѣднику престола).

Правѣе дороги вытекаетъ изъ холмовъ ключъ съ отличной водой; далѣе путь перерѣзывается высохшей рѣчкой, которая затѣмъ получаетъ немного воды отъ подземнаго канала (каната), проведеннаго сначала вдоль правой стороны дороги. Послѣдняя оставляетъ влѣво небольшой, изъ глины построенный каравансарай, и подымаясь надъ наклономъ въ 5^0 футовъ на

300, проходитъ между песчаными холмами высотою около 100 футовъ.

Затѣмъ путь постепенно выходитъ изъ ущелья и пролегаетъ по равнинѣ, шириною въ 5 верстъ, окаймленной съ сѣвера и юга холмами, у подножія коихъ, въ южномъ направленіи, виднѣются обработанныя поля и нѣсколько деревень: Шейхъ-Дэ, Зирна и др.

Въ 14-ти верстахъ отъ Тавриза путь, оставляя влѣво караульную будку, переходитъ черезъ незначительную высохшую рѣчку. Далѣе, около 1 версты лѣвѣе дороги, находится красиво расположенная деревня Неметабадъ — лѣтнее мѣстопребываніе русскаго генеральнаго консульства. Горная цѣпь Шибли тянется здѣсь въ разстояніи 4-хъ верстъ сѣвернѣе дороги и подымается до 1.500 фут. надъ окружающею мѣстностью.

Съ юга возвышается крутой отрогъ горнаго узла Сехендъ,— „Моталъ-Дагъ", передъ которымъ, постепенно понижаясь, располагаются другія цѣпи.

Въ 18-ти верстахъ отъ Тавриза дорога достигаетъ большой деревни Басмиджъ, расположенной на высотѣ 5.743 фут. надъ уровнемъ моря. Здѣсь, во время половодія, переходятъ черезъ рѣчку „Майданъ-Чай," протекающую съ юга на сѣверъ, по каменному мосту длиною въ 15 саж. и шириною въ $1^1/_2$ саж., въ остальное же время переправа совершается въ бродъ, что̀ предпочитается, такъ какъ движеніе по мосту, середина коего высоко поднята, неудобно, тѣмъ болѣе, что мостовая его находится въ очень скверномъ состояніи. Вверхъ по теченію рѣки Майданъ-Чай располагаются двѣ деревни: Мамедабадъ и Дизэ.

За мостомъ дорога пролегаетъ на короткомъ разстояніи среди садовъ и отдѣльныхъ домовъ; затѣмъ слѣдуетъ подъемъ, сначала крутой и неудобный, такъ какъ правѣе дороги находится глубокая канава съ отвѣсными краями, съуживающая путь до 1 саж., далѣе же дорога подымается болѣе отлого на волнистое плато, расположенное между отрогами горъ Шибли и Моталъ-Дагъ. Въ разстояніи $1^1/_2$ версты къ сѣверу, на отдѣльномъ курганѣ, находится небольшая деревня Кондюри.

Мѣстность здѣсь, сначала песчаная и покрытая рѣдкой и

тощей травой, принимаетъ затѣмъ характеръ каменистый; дорога частью покрыта гальками и щебнемъ.

Въ 23-хъ верстахъ отъ Тавриза дорога перерѣзывается оросительной канавой и достигаетъ большаго кирпичнаго каравансарая, съ фланкирующими глиняными башнями Кызылъ-Джа-Майданъ, расположеннаго по лѣвой сторонѣ пути; въ 500 шагахъ къ сѣверу находится небольшая деревня того же имени. Далѣе дорога пролегаетъ по мѣстности ровной, затѣмъ она спускается постепенно къ долинѣ, по которой съ юга на сѣверъ протекаетъ рѣка Искандеръ-Чай, лѣвый притокъ рѣки Аджи-Чай [1]).

Южнѣе дороги рѣка Искандеръ-Чай развѣтвляется на нѣсколько рукавовъ, орошающихъ плодородную равнину, шириною въ 2 версты, въ которой, около двухъ верстъ отъ пути, находится большая деревня Сеидабадъ.

Въ нѣсколькихъ десяткахъ шаговъ сѣвернѣе дороги рѣка прорывается черезъ горную цѣпь Шибли и течетъ по скалистой тѣснинѣ. Дорога переходитъ черезъ рѣку по хорошему каменному мосту, длиною въ 45 саж. и шириною въ 2 саж. Ниже моста, до вступленія Искандеръ-Чая въ ущелье, переправа въ бродъ во время мелководія можетъ совершаться безъ затрудненій, южнѣе же дороги это неудебно вслѣдствіе множества канавъ и ручейковъ съ крутыми краями, которыми вышеупомянутая равнина изрѣзана по всѣмъ направленіямъ.

За мостомъ, съ лѣвой стороны пути, находятся караульная будка и, въ разстояніи $^1/_2$ версты отъ послѣдней, небольшая, изъ глины построенная, почтовая станція Сеидабадъ.

Прямо къ сѣверу подымаются песчаныя горы съ каменистыми вершинами; съ юга мѣстность около пути сначала открытая, затѣмъ и съ этой стороны подступаютъ горы, и дорога вступаетъ въ ущелье Шибли. Она подымается отлого по руслу высохшей рѣчки и достигаетъ, въ разстояніи 40 версъ отъ города Тавриза, незначительнаго села Шибли, расположеннаго по лѣвой сторонѣ пути. Въ деревнѣ этой, черезъ которую протекаетъ горный ручеекъ, находится большой, но нѣсколько развалившійся каравансарай.

---

[1]) Рѣка Аджи-Чай протекаетъ въ разстояніи 5-ти верстъ сѣвернѣе Тавриза и впадаетъ въ озеро Урмія.

Непосредственно за деревней начипается подъемъ на перевалъ Шибли, высота коего надъ уровнемъ моря составляетъ 6.875 фут., хотя онъ самъ расположенъ всего на 500 фут. выше села.

Отъ деревни Шибли въ деревню Хаджи-Ага (14 верстъ).

Дорога подымается на разстояніи $^3/_4$ версты часто подъ наклономъ нѣсколько больше 10°, имѣя по обѣимъ сторонамъ холмы, высотою въ 200 фут.

Дорога перерѣзывается сначала высохшимъ ручейкомъ, затѣмъ другимъ, съ водою, черезъ который построенъ мостъ, длиною въ 5 саж. и шириною въ 2 саж.; далѣе путь съуживается до 1 саж. ручейкомъ, врѣзавшимся съ правой стороны глубоко въ почву.

Расширить же и вообще разработать дорогу затрудненій не представляется, вслѣдствіе песчанаго характера мѣстности.

Спускъ съ перевала отличается почти такими же свойствами, какъ и подъемъ, лишь мѣстами онъ нѣсколько круче.

Около самаго начала спуска, правѣе дороги, протекаетъ, въ глубокомъ оврагѣ, ручеекъ; у выхода изъ ущелья влѣво отъ дороги находится небольшой, изъ глины построенный, полуразвалившійся каравансарай, вправо — глиняный сарай. Далѣе тянется равнина шириною въ 6 верстъ, расположенная между отрогами горъ Моталъ-Дагъ и другою цѣпью, тянущеюся параллельно первой.

Влѣво отдѣляется отъ пути въ Зенджанъ большая дорога, идущая черезъ города Серабъ и Ардебиль въ портъ Астару на Каспійскомъ морѣ.

Рядомъ съ этой дорогой проведенъ персидскій телеграфъ. Онъ отдѣляется отъ линіи Индо-европейскаго телеграфа, идущаго вдоль пути въ Тегеранъ и далѣе черезъ города Исфагань, Ширазъ и портъ Бендеръ-Буширъ въ Индію.

Дорога въ Ардебиль пролегаетъ въ восточномъ направленіи, вдоль песчаной горной цѣпи, подымающейся постепенно до 600 ф. надъ равниной, которую ограничиваетъ съ сѣвера.

Въ $1^1/_2$ верстѣ отъ мѣста раздѣла дорогъ, путь въ Зенджанъ, оставивъ вправо, въ разстояніи $^1/_4$ в., деревню Юсуфабадъ, состоящую изъ 100 дворовъ, пролегаетъ около южнаго берега небольшаго озера „Гурю-Гёлъ,“ расположеннаго между дорогами въ

Зенджанъ и Ардебиль. Озеро это, около 1 кв. версты, изобилуетъ дикими утками. Вода въ немъ прѣсная, берега болотистые и поросшіе камышемъ.

Правѣе дороги находится караульная будка; около $^1/_4$ в. далѣе—развалины небольшаго, изъ глины построеннаго, караван-сарая. Затѣмъ дорога подымается постепенно фут. на 100 на отрогъ отдѣльной горы, расположенной у восточнаго берега озера. Далѣе, въ разстояніи $^1/_2$ в. сѣвернѣе дороги, подымается довольно круто холмистая цѣпь. Она достигаетъ высоты въ 400 фут., послѣ чего опять понижается. Отъ этой цѣпи мѣстность спускается отлого къ дорогѣ и состоитъ частью подъ посѣвами.

Южнѣе, въ разстояніи 200 шаговъ отъ пути тянется другая песчаная цѣпь, подымающаяся всего до 50 футовъ. Впрочемъ вышеупомянутыя цѣпи скоро понижаются и удаляются отъ пути, и по мѣрѣ того, какъ равнина расширяется, она теряетъ песчаный свой характеръ и все болѣе и болѣе покрывается хлѣбными полями.

Затѣмъ дорога оставляетъ вправо два сада и перерѣзывается оросительной канавой и затѣмъ рѣчкой, черезъ которую переходятъ въ бродъ, минуя влѣво остатки стараго моста.

За рѣчкой этой дорога достигаетъ большой деревни Хаджи-Ага, состоящей изъ 300 дворовъ и расположенной въ плодородной равнинѣ, ограниченной съ сѣвера, въ разстояніи 3-хъ верстъ, невысокою цѣпью; южнѣе также тянутся невысокіе холмы, за которыми, въ разстояніи 10-ти верстъ, подымается крутой хребетъ Моталъ-Дагъ. Въ $3^1/_2$ верстахъ вверхъ по рѣчкѣ находится большая деревня Сейсалъ, на такомъ же разстояніи внизъ по теченію ея расположено другое обширное село Уджанъ.

Отъ деревни Хаджи-Ага до караван-сарая Давудъ (33 в.).

Непосредственно за деревней Хаджи-Ага протекаетъ другая рѣчка, черезъ которую переходятъ въ бродъ, минуя и здѣсь, влѣво, остатки развалившагося кирпичнаго моста. Къ югу, въ разстояніи 1 версты, тянутся холмы, высотою до 150 фут., которые, на короткомъ разстояніи, доходятъ до самой дороги.

Около 5-ти верстъ лѣвѣе дороги тянется другая цѣпь съ каменистымъ хребтомъ; склоны ея отлогіе и кончаются около

$^{1}/_{2}$ версты отъ пути. Вся мѣстность, какъ равнина, такъ и склоны горъ, покрыта хлѣбными полями. Въ разстоянiи 25-ти верстъ къ сѣверу подымается крутая цѣпь Бозъ-Гушъ, на вершинахъ которой, въ началѣ Iюня, лежитъ еще снѣгъ.

По выходѣ изъ деревни Хаджи-Ага дорога оставляетъ влѣво, у подножiя горъ, нѣсколько садовъ, большую деревню Илалъ и два селенiя: верхнiй и нижнiй Бостан-ава. Въ 3-хъ верстахъ, по правой сторонѣ пути, находится небольшая деревня Хейрабадъ, состоящая изъ 15-ти дворовъ, гдѣ дорожка, идущая вправо въ горы, отдѣляется отъ главнаго пути. Здѣсь Моталъ-Дагъ приближается конечнымъ выступомъ своимъ до 7-ми верстъ къ дорогѣ; затѣмъ послѣдняя опять удаляется отъ этого хребта.

Слѣва, въ разстоянiи $^{1}/_{2}$ версты, на отдѣльномъ курганѣ, видны развалины стараго замка, за которыми, у подножiя горъ, находится деревня. Далѣе дорога пролегаетъ на короткомъ разстоянiи по мѣстности холмистой, а затѣмъ спускается фут. на 150 подъ наклономъ въ 6^{0}, оставляя вправо караульную будку. Около двухъ верстъ лѣвѣе пути находится большая деревня Герзехонъ, а направо, приблизительно на такомъ же разстоянiи, лежитъ другое значительное село Бинэ-Коганъ.

За караульной будкой путь перерѣзывается сначала оросительной канавой, затѣмъ небольшой рѣчкой, протекающей съ юга на сѣверъ. Въ 8-ми верстахъ отъ деревни Хаджи-Ага отдѣляется отъ главнаго пути дорога, идущая въ обширное село Карабба, расположенное около 2-хъ верстъ къ югу. Далѣе дорога подымается на невысокiй холмъ, съ котораго отлого спускается и затѣмъ съуживается, мѣстами до 1-й саж., рѣчкой, протекающей на короткомъ разстоянiи вдоль лѣвой стороны дороги, и врѣзавшейся глубоко въ почву. По лѣвому берегу рѣчки этой подымаются до 200 фут. холмы; правѣе дороги также находятся холмы, незначительные по высотѣ своей, но довольно крутые. Рѣчка скоро поворачиваетъ на югъ и перерѣзываетъ дорогу, переправа совершается въ бродъ, что затрудненiй не представляетъ, такъ какъ края береговъ здѣсь отлого срѣзаны.

Далѣе дорога пролегаетъ по равнинѣ, ограниченной съ сѣвера, въ разстоянiи 3-хъ верстъ, горною цѣпью, подымающеюся до

500 футовъ; около $2^1/_2$ в. южнѣе пути тянутся холмы, высотою въ 300 футовъ.

У подножія послѣднихъ протекаетъ рѣка Міанэ-Чай, въ глубокомъ ущельи, вслѣдствіе чего она съ дороги не видна.

Въ 11-ти верстахъ отъ Хаджи-Аги дорога оставляетъ влѣво, у подножія горъ, одну большую и двѣ незначительныя деревни. Правѣе пути протекаетъ, въ сѣверо-западномъ направленіи, ручеекъ, изъ котораго проведены многочисленныя ирригаціонныя канавы, служащія для орошенія полей, которыми покрыта здѣсь вся мѣстность.

Послѣдняя принимаетъ постепенно волнообразный характеръ, горы, тянущіяся сѣвернѣе пути, нѣсколько приближаются къ нему, между тѣмъ какъ южная цѣпь незначительно удаляется.

Въ 17-ти верстахъ отъ деревни Хаджи-Ага, дорога оставляетъ вправо, въ разстояніи 1-й версты, небольшую деревню Ширвендэ и перерѣзывается оросительной канавой, затѣмъ высохшимъ ручейкомъ; около двухъ верстъ далѣе она оставляетъ вправо, по склонамъ горъ, подымающихся здѣсь до 600 фут., большую деревню Тыкма-Дашъ, состоящую приблизительно изъ 400 дворовъ. Передъ деревней этой впадаетъ въ Міанэ-Чай небольшая рѣчка. Въ разстояніи 20-ти в. отъ деревни Хаджи-Ага, по обѣимъ сторонамъ пути, находится небольшой, изъ глины построенный каравансарай; далѣе, непосредственно къ пути, подступаютъ невысокіе холмы, за которыми протекаетъ рѣчка; послѣдняя скоро поворачиваетъ на югъ и перерѣзываетъ дорогу. Переправа совершается въ бродъ, что нѣсколько затрудняется тѣмъ, что русло рѣчки топкое и занесено валунами.

Послѣ переправы, съ лѣвой стороны пути, находится большой кирпичный каравансарай Гилекъ, нѣсколько сотъ шаговъ къ сѣверу отъ котораго расположена деревня того же имени.

Сѣверная горная цѣпь подымается здѣсь до 600 фут.; за ней, въ разстояніи 20-ти верстъ отъ пути, тянется горный хребетъ Бозъ-Гушъ.

Далѣе дорога оставляетъ влѣво, по склонамъ горъ, деревню Іеджа, состоящую изъ двухъ частей; около 5-ти верстъ къ югу, по скатамъ высотъ праваго берега рѣки Міанэ-Чай находится большое село Чинибулагли и незначительная деревня.

Въ 8 верстахъ отъ каравансарая Гилекъ, дорога перерѣзывается маленькой рѣчкой, протекающей въ глубокомъ ущельи. Спускъ около 200 фут., но сравнительно удобный вслѣдствіе того, что дорога проведена внизъ зигзагами; переправа въ бродъ затрудняется нѣсколько тѣмъ, что русло рѣчки занесено галькою и щебнемъ. Подъемъ съ другой стороны рѣчки нѣсколько продолжительнѣе спуска, но и здѣсь дорога проведена зигзагами и довольно хороша. Послѣ подъема дорога, оставляя влѣво развалины небольшаго каравансарая, пролегаетъ по мѣстности волнистой и спускается незначительно къ ручейку, протекающему въ крутыхъ берегахъ, и черезъ который переходятъ по каменному мостику, шириною въ 4 фута. Подъемъ съ другой стороны ручейка непродолжительный, но нѣсколько крутой.

Въ 32-хъ верстахъ отъ деревни Хаджи-Ага дорога перерѣзывается другой маловодной рѣчкой, шириною въ 8 саж., черезъ которую проходятъ въ бродъ. Около $^1/_2$ версты отъ лѣваго берега этой рѣчки и по правой сторонѣ пути находится большой кирпичный каравансарай Давудъ, близь котораго стоятъ нѣсколько глиняныхъ сакель.

Почтовая станція находится въ деревнѣ Геджанъ, въ $1^1/_2$ в. вверхъ по лѣвому берегу рѣчки. Деревня эта состоитъ изъ 70 дворовъ.

Отъ каравансарая Давудъ до деревни Туркманчай (27 в.).

На этомъ пространствѣ дорога пролегаетъ по мѣстности плодородной, покрытой хлѣбными полями; она перерѣзывается множествомъ рѣчекъ и рѣкъ съ крутыми берегами, обыкновенно отлого срѣзанными у мѣстъ переправъ. За каравансараемъ Давудъ дорога пролегаетъ сначала въ близкомъ разстояніи отъ Геджанской рѣчки, которая постепенно врѣзывается все глубже и глубже въ мягкую почву. Пройдя $1^1/_2$ версты, путь спускается отлого къ почти высохшей рѣчкѣ, перерѣзывающей его. Около одной версты вверхъ по теченію этой рѣчки находится деревня Дашъ-Кесенъ, съ рощей и садами. Отъ рѣчки дорога подымается отлого фут. на 100 и пролегаетъ далѣе по мѣстности холмистой, около 15 верстъ къ сѣверу тянется горный хребетъ Бозъ-Гушъ, который постепенно приближается къ пути.

Въ разстояніи 3-хъ верстъ отъ каравансарая Давудъ дорога, идущая вправо, въ долину рѣки Міане-Чай, отдѣляется отъ главнаго пути; затѣмъ послѣдній перерѣзывается рѣчкой, почти высыхающей въ началѣ іюня.

Двѣ версты дальше, южнѣе рѣки Міане-Чай, по склонамъ горъ, подымающихся здѣсь до 100 фут., показываются большая деревня Джире-Гая и другое незначительное село. Далѣе рѣка, съ крутыми берегами перерѣзываетъ дорогу, которая проведена косогоромъ и довольно удовлетворительно разработана. Въ 8-ми верстахъ отъ каравансарая Давудъ дорога спускается фут. на 300 къ рѣкѣ Шенгиль-Ава, протекающей въ крутомъ и глубокомъ ущельи. Дорога спускается къ рѣкѣ и подымается по другому берегу зигзагами, вслѣдствіе чего она не слишкомъ крута даже для колеснаго движенія. Русло рѣки имѣетъ ширину въ 40 саж., но въ началѣ іюня вода протекаетъ по нему лишь въ видѣ незначительныхъ ручейковъ, мѣстами соединяющихся между собой; весной же, послѣ таянія снѣговъ, рѣка дѣлается иногда до того значительной, что переправа черезъ нее сопряжена съ опасностью.

Внизъ по лѣвому берегу рѣки находится деревня Кереджбендъ; въ 3-хъ верстахъ лѣвѣе пути расположены другое большое село и около него незначительная деревня; за послѣдними горы подымаются до 1,200 фут.

Горы, расположенныя по правому берегу рѣки Міане-Чай, здѣсь еще значительнѣе и достигаютъ высоты до 1,500 фут.

За рѣкой Шенгиль-Ава дорога, идущая черезъ городъ Серабъ въ Ардебиль, отдѣляется отъ главнаго пути влѣво; у подножія цѣпи Бозъ-Гушъ, въ разстояніи 8-ми верстъ къ сѣверу, находится значительное число деревень.

Въ 13-ти верстахъ отъ каравансарая Давудъ дорога перерѣзывается ручейкомъ, протекающимъ въ крутыхъ берегахъ, высотою до 150, по которымъ путь проведенъ зигзагами и хорошо разработанъ; около $2^1/_2$ в. вверхъ по теченію этого ручейка виднѣется деревня.

Далѣе дорога перерѣзывается другою маловодною рѣченкою, шириною въ 15 саж., по берегамъ коей расположены: лѣвѣе пути,

въ разстояніи 2-хъ верстъ, большое село Дашты и около 1-й версты правѣе дороги—деревня Пиргава.

Въ 18-ти верстахъ отъ каравансарая Давудъ дорога опять перерѣзывается рѣчкой; около $1^1/_2$ версты вверхъ по теченію ея расположено большое село Саманъ, правѣе дороги, въ разстояніи 2-хъ и 4-хъ верстъ находятся двѣ другія деревни: Кереджгая и Шейхъ-Ахмедъ, изъ коихъ послѣдняя имѣетъ около 150 дворовъ. Затѣмъ дорога перерѣзывается болотистой канавой съ крутыми краями и ручейкомъ, около котораго, въ разстояніи $1^1/_2$ версты лѣвѣе пути, находится деревня.

Далѣе слѣдуетъ незначительный подъемъ, послѣ котораго дорога пролегаетъ по мѣстности ровной, покрытой хлѣбными полями. Здѣсь соединяется съ путемъ въ Зенджанъ дорога изъ города Серабъ; скоро затѣмъ отдѣляется вправо другой путь, идущій въ долину рѣки Міане-Чай.

Въ 25 верстахъ отъ каравансарая Давудъ дорога перерѣзывается топкой канавой, черезъ которую переходятъ по деревянному мостику, шириною менѣе аршина; затѣмъ путь спускается фут. на 400 довольно круто (подъ наклономъ около 12°) къ рѣчкѣ Туркманчай, по обѣимъ сторонамъ которой расположена деревня того-же имени.

Деревня эта очень большая и имѣетъ около 500 дворовъ. Жители держатъ табуны лошадей и рогатый скотъ, необходимые для обработки полей. Хлѣбопашество здѣсь развито до такой степени, что трудно найти клочекъ земли, годный для культуры, который не стоялъ бы подъ пашнями. Деревня расположена на высотѣ 5,198 футовъ надъ уровнемъ моря. Деревня Туркманчай извѣстна мирнымъ договоромъ, заключеннымъ здѣсь между Россіей и Персіей 10 февраля 1828 года, послѣ побѣдъ Паскевича.

Отъ деревни Туркманчай въ мѣстечко Міанэ (30 верстъ).

На этомъ пространствѣ дорога перерѣзывается нѣсколькими рѣчками и канавами, глубоко врѣзавшимися въ мягкую почву и черезъ которыя переправа совершается въ бродъ. Колесное движеніе возможно лишь по первой половинѣ дороги; далѣе фургоны и орудія перевозятся окольнымъ путемъ по такъ называемой пушечной дорогѣ,—„тупъ іолъ“.

По выходѣ изъ деревни Туркманчай дорога пролегаетъ сначала въ близкомъ разстояніи отъ рѣчки, имѣя съ лѣвой стороны холмы, высотою въ 150 фут.; черезъ двѣ версты рѣчка эта удаляется вправо, и мѣстность начинаетъ понижаться, сначала очень медленно, но въ 4-хъ верстахъ отъ деревни Туркманчай дорога спускается непосредственно, подъ наклономъ въ 10° къ большой деревнѣ Карагіасъ, состоящей изъ 300 дворовъ. Черезъ деревню эту протекаетъ въ крутыхъ, частью каменистыхъ берегахъ рѣчка, шириною въ 5 саж. Лѣвѣе пути находится каменный мостъ, шириною въ 1 аршинъ, которымъ однако пользуются только во время половодія, такъ какъ въ обыкновенное время переходъ въ бродъ затрудненій не представляетъ. За рѣчкой этой дорога подымается сначало круто фут. на 300, затѣмъ отлого, но продолжительно; вправо отдѣляется отъ главнаго пути дорога, идущая въ долину рѣчки Міане-Чай.

Почва здѣсь глинистая и сильно размывается дождевой водой: всякая канавка врѣзывается въ нее, часто до довольно значительной глубины. Въ 6 верстахъ отъ деревни Туркманчай путь постепенно спускается и пролегаетъ вдоль обрыва, образовавшагося вслѣдствіе того, что нѣсколько канавъ соединились вмѣстѣ, въ одну общую, которая глубоко врѣзывается въ почву; лѣвѣе дороги мѣстность возвышается до 300 футовъ.

Черезъ двѣ версты вышеупомянутая канава поворачиваетъ на югъ и перерѣзываетъ путь; переходъ черезъ нее затрудненій не представляетъ, такъ какъ крутые края срѣзаны полого. Скоро затѣмъ другая глубокая канава, черезъ которую построенъ каменный мостъ, шириною въ 2 сажени, перерѣзываетъ дорогу; около двухъ верстъ лѣвѣе послѣдней находится деревня Чанахъ-Булахъ. Далѣе дорога пересѣкаетъ ручеекъ съ каменистыми и крутыми, но невысокими берегами; въ разстояніи $^1/_2$ версты лѣвѣе пути расположена деревня Шума.

Въ 10 верстахъ отъ Туркманчай дорога перерѣзывается сухой канавой, за которою она отлого спускается къ маловодной рѣчкѣ, около которой, въ разстояніи 2 верстъ отъ пути, находится деревня Чебуглы.

Отъ рѣчки этой путь отлого подымается фут. на 150, послѣ

чего соединяется съ нимъ дорога изъ Ардебиля, вдоль которой проведенъ телеграфъ.

Далѣе путь перерѣзывается канавой, затѣмъ рѣчкой, протекающей въ крутыхъ берегахъ, высотою до 100 футовъ, по которымъ дорога проведена отлого косогоромъ и хорошо разработана. Передъ спускомъ, правѣе пути, стоитъ глиняная сакля.

За рѣчкой этой, въ 17 верстахъ отъ деревни Туркманчай, дорога дѣлится на 2 пути, на почтовый и на „тупъ-іолъ, т. е. пушечную дорогу. По послѣднему, какъ было сказано выше, совершается колесное движеніе.

Почтовая дорога.

Почтовая дорога спускается по каменистому ущелью къ Міане-Чай и пролегаетъ, во время мелководія, далѣе по руслу этой рѣки. Когда же въ послѣдней воды много, то путь подымается на невысокій, но крутой скалистый хребетъ и спускается съ него въ луговую, частью болотистую равнину. Затѣмъ дорога взбирается вторично на скалистый выступъ, но, не доходя до его вершины, поворачиваетъ на югъ и пролегаетъ мѣстами вдоль края обрыва. Оттуда путь спускается опять къ рѣкѣ, которая здѣсь неглубока, и идетъ по ея руслу на протяженіи нѣсколькихъ сотъ шаговъ, послѣ чего онъ пролегаетъ на короткомъ разстояніи по скаламъ; за послѣдними онъ перерѣзывается рѣкой Гурю-Чай. Рѣка эта имѣетъ ширину въ 25 саж., но мелководна, такъ что переправа въ бродъ затрудненій не представляетъ. Далѣе, до мѣстечка Міанэ, на протяженіи $2^1/_2$ верстъ, дорога хороша и пролегаетъ по мѣстности ровной.

На этомъ протяженіи дорога, въ настоящемъ своемъ видѣ непроходима для фургоновъ или орудій, но она можетъ быть приспособлена для колеснаго движенія безъ слишкомъ большихъ затратъ времени и денегъ. Для этого слѣдуетъ прежде всего разработать спускъ къ рѣкѣ Міане-Чай, что можетъ быть сдѣлано обыкновенными инструментами, т. е. киркой, мотыгой, ломомъ и лопатой. Далѣе же, до спуска въ вышеупомянутую болотистую равнину, на протяженіи одной версты, необходимо будетъ при-

бѣгать мѣстами къ взрывамъ, а для удобнаго движенія по самой равнинѣ слѣдовало бы построить плотину, длиною въ $^1/_2$ версты черезъ болотистую часть ея.

По послѣднему скалистому участку, до рѣки Гурю-Чай, протяженіе котораго составляетъ около двухъ верстъ, надо будетъ провести дорогу такимъ образомъ, чтобы она не спускалась до самаго русла Міане-Чай. Разработка этого участка нѣсколько труднѣе предыдущихъ и неудобоисполнима безъ частыхъ взрывовъ.

Колесная дорога (тупъ-іолъ).

Разстояніе отъ мѣста раздѣла до Міане составляетъ по колесному пути около 19 верстъ.

Колесный путь отдѣляется въ восточномъ направленіи и разбивается въ самомъ началѣ на большое число отдѣльныхъ тропинокъ. Дѣло въ томъ, что дорога не трассирована и даже ничѣмъ не обозначена. Фургоны слѣдуютъ прямо полемъ, пока не встрѣчаются съ какимъ нибудь препятствіемъ, которое стараются обходить; а такъ какъ послѣ дождей мелкія рѣчки и канавы сильно размываютъ почву, то препятствія эти возникаютъ постоянно въ другомъ мѣстѣ. Мѣстность здѣсь сильно волнистая и спускается около 6 верстъ отъ мѣста раздѣла дорогъ къ рѣкѣ Гурю-Чай.

Послѣдняя вытекаетъ изъ горъ Бозъ-Гушъ, у подножія которыхъ виднѣются многочисленныя деревни. Направленіе ея сначала юго-восточное, но около деревни Барындусъ она поворачиваетъ на югъ. По теченію Гурю-Чая расположены деревни, изъ коихъ главныя,—по правому берегу: Барындусъ, Мейхава и Кэ, по лѣвому: Джоандисъ. Около деревни Барындусъ колесный путь дѣлится на двѣ вѣтви, изъ которыхъ первая пролегаетъ частью правымъ берегомъ рѣки, частью же по самому руслу ея. Она короче другаго пути, но, во время половодія, ею пользоваться нельзя. Другая вѣтвь называется „Шахской“, потому что Шахъ слѣдовалъ по ней во время послѣдняго путешествія своего въ Европу. Она переходитъ черезъ рѣку Гурю-Чай (бродомъ) и пролегаетъ по мѣстности волнистой, оставляя влѣво, въ разстояніи $^1/_2$ версты, небольшую деревню. Черезъ 3 версты, она дости-

гаетъ большой деревни Буланыхъ, гдѣ переходятъ бродомъ черезъ незначительную рѣчку. Правѣе пути рѣчка эта протекаетъ черезъ рощу и врѣзывается глубоко въ почву, но у мѣста переправы она удобопроходима. Далѣе дорога поворачиваетъ на югъ и перерѣзывается канавой съ крутыми краями, которая черезъ нѣсколько сотъ шаговъ опять приближается и подступаетъ непосредственно къ пути; съ обѣихъ сторонъ подымаются невысокіе холмы.

Затѣмъ дорога пролегаетъ по мѣстности слегка волнистой и спускается отлого къ сухой канавѣ, отъ которой также отлого подымается; далѣе, до Міане, она хороша. Путь идетъ по бревенчатому мосту, шириною въ $1^1/_2$ саж., черезъ глубокую канаву съ отвѣсными краями и соединяется, не доходя $1^1/_2$ версты до Міане, съ почтовой дорогой. Какъ видно изъ описанія, колесная дорога очень неудобна въ настоящемъ своемъ видѣ и гораздо длиннѣе почтоваго пути; поэтому, при вопросѣ объ устройствѣ правильнаго колеснаго движенія, слѣдовало бы отдать предпочтеніе послѣднему, послѣ производства необходимыхъ работъ, о которыхъ было упомянуто выше.

Мѣстечко Міане построено изъ глины и состоитъ изъ 1200 дворовъ. Оно расположено на высотѣ 3330 фут. надъ уровнемъ моря у лѣваго берега рѣки Міане-Чай, которая, до достиженія мѣстечка, перемѣняетъ юго-восточное направленіе на южное.

Слѣва Міане-Чай принимаетъ двѣ другія рѣки, впадающія въ нее съ сѣверо-запада; одна изъ нихъ Гарансу впадаетъ въ нее сейчасъ же за мѣстечкомъ, другая же, Айдурмышъ—около двухъ верстъ южнѣе первой. Затѣмъ рѣка Міане-Чай, поворачивая на востокъ, протекаетъ около 5 верстъ въ этомъ направленіи и впадаетъ въ рѣку Кызылъ-Узанъ, текущую съ юга. Мѣстность здѣль ровная; съ сѣвера, въ разстояніи 14 верстъ, тянется хребетъ Бозъ-Гушъ, съ запада, за Міане-Чай находятся другія горы, а съ юга, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ послѣдней рѣки, подымается скалистая цѣпь Кафланъ-Ку; восточнѣе мѣстечка находятся лишь невысокіе холмы.

Въ окрестностяхъ Міане виднѣются многочисленныя, иногда очень значительныя деревни. У подножія Бозъ-Гушъ расположено большое село Шуеръ, жители котораго занимаются садоводствомъ;

деревня эта славится своими грушами, которыя развозятся по всей сѣверной Персіи.

Около 5 верстъ западнѣе Міане, въ горахъ, между рѣками Гарансу и Айдурмышъ, находится мѣстечко Шехтерабадъ, состоящее изъ 1500 дворовъ. По лѣвому берегу первой рѣки расположена деревушка Хессаръ, а на противоположномъ—большое село Янги.

По лѣвому берегу Міане-Чай, до впаденія ея въ рѣку Кызылъ-Узанъ, находится деревня Галанъ-Гядеръ, состоящая изъ 100 дворовъ и принадлежащая сыну Веліагда; около устья первой рѣки расположены двѣ другія большія деревни: Сабасъ и Арбатъ. У подножія и по склонамъ горъ Кафланъ-Ку, западнѣе дороги въ Зенджанъ, находятся деревни: Керемэ, Гальбабадъ, Янгіабадъ Ханъ-Іюрды и Іошанъ; восточнѣе пути, около устья рѣки Міане-Чай, по лѣвому берегу рѣки Кызылъ-Узанъ: Хаджъ-Аджи, состоящее изъ 150 дворовъ, по правому берегу село Шейхъ-Дэ, которое нѣсколько меньше первой деревни.

Хлѣбопашество въ этой мѣстности развито въ высокой степени; полагаютъ, что изъ окрестностей Міане и деревни Туркманчай ежегодно отправляется отъ 20,000 до 30,000 вьюковъ съ зерномъ въ Тавризъ.

По низменностямъ рѣки Міане-Чай находятся рисовыя плантаціи, но въ ограниченномъ количествѣ; за то садоводство составляетъ важную отрасль мѣстнаго хозяйства, преимущественно для жителей деревень, расположенныхъ въ горахъ.

Въ Міане находятся: почтовая станція, нѣсколько караванъ-сараевъ и телеграфныя станціи, персидская и индо-европейская. Послѣдняя расположена на курганѣ, по лѣвой сторонѣ дороги, около выхода ея изъ деревни.

Міане пользуется скверной репутаціей вслѣдствіе нахожденія въ мѣстечкѣ ядовитаго клопа „гарибъ-гёзъ", укушеніе котораго причиняетъ сильное лихорадочное состояніе, продолжающееся иногда цѣлыми мѣсяцами. Этимъ насѣкомымъ заражена мѣстность до ста верстъ въ окружности Міанэ, такъ что путешественники избѣгаютъ остановокъ въ домахъ, а бивуакируютъ обыкновенно въ палаткахъ или подъ открытымъ небомъ. Для мѣстныхъ жи-

телей этотъ клопъ безопасенъ, что объясняется бывшимъ лейбъ-медикомъ Шаха, докторомъ Поллакомъ (Pollak) тѣмъ, что человѣческое тѣло дѣлается нечувствительнымъ къ вторичной инфекціи послѣ прививки яда этого насѣкомаго.

Отъ мѣстечка Міане въ деревню Джемалабадъ (19 верстъ).

Дорога пролегаетъ въ южномъ направленіи, въ близкомъ разстояніи отъ рѣки Міане-Чай; пройдя $2^1/_2$ версты, она переходитъ черезъ послѣднюю по каменному мосту длиною въ 120 саж. и шириною въ $2^1/_2$ саж.

Весной прошлаго (1891) года часть моста была разрушена водой, такъ что, во время проѣзда составителя этой записки, переправа совершалась въ бродъ, что впрочемъ возможно только во время мелководія. Переправа затрудняется быстрымъ теченіемъ воды, глубина которой равняется $3^1/_2$ фут.

Въ одной верстѣ отъ моста дорога подымается на хребетъ Кафланъ-Ку, расположенный поперегъ пути и достигающій своими вершинами высоты около 6,000 фут. надъ уровнемъ моря.

Дорога пролегаетъ почти въ южномъ направленіи; лѣвѣе ея, въ разстояніи 3—4 верстъ, рѣка, Кызылъ-Узанъ прорывается черезъ хребетъ и протекаетъ съ юга на сѣверъ въ скалистой горной тѣснинѣ. Дорога хорошо разработана: она имѣетъ ширину въ 5 саж. и подымается подъ наклономъ, доходящимъ лишь рѣдко до 10°.

Въ началѣ подъема встрѣчаются изрѣдка хлѣбныя поля, затѣмъ мѣстность принимаетъ характеръ большею частью песчаный и скалистый и признаки культуры прекращаются.

Послѣ перехода черезъ невысокую холмистую цѣпь путь слѣдуетъ вверхъ по теченію ручейка, среди горъ скалистыхъ и крутыхъ, но все же доступныхъ для отдѣльныхъ людей.

Не доходя до вершины перевала, высота котораго надъ уровнемъ моря опредѣляется въ 4,800 фут., почва принимаетъ характеръ глинистый, почему дорога здѣсь вымощена камнемъ на протяженіи $^1/_2$ версты.

Далѣе путь вьется внизъ и оставляетъ вправо, около перевала, родникъ съ отличной водой; затѣмъ дорога вымощена камнемъ въ двухъ мѣстахъ, гдѣ она пролегаетъ по почвѣ глинистой.

Лѣвѣе, въ глубокомъ оврагѣ, находится почти высохшая горная рѣчка, по лѣвому берегу которой, около $^1/_2$ версты отъ пути, на отдѣльной скалѣ, находятся развалины небольшой деревни Гызъ-Каласы.

Рѣчка эта скоро удаляется отъ пути влѣво, а съ правой стороны подступаетъ къ послѣднему высохшій ручеекъ, вдоль лѣваго берега котораго дорога спускается къ рѣкѣ Кызылъ-Узанъ.

По достиженію рѣки этой путь пролегаетъ внизъ по ея теченію на протяженіи нѣсколькихъ сотъ шаговъ, затѣмъ поворачиваетъ на право и переходитъ черезъ нее по каменному мосту, длиною въ 50 саж. и шириною въ 3 саж. Ниже моста рѣка Кызылъ-Узанъ вступаетъ въ скалистую тѣснину и прорывается черезъ Кафланъ-Ку; выше его, вдоль праваго берега тянется равнина, шириною въ $^1/_2$ версты частью покрытая хлѣбными и рисовыми полями; за равниной этой подымаются холмы, а за послѣдними горы. Къ лѣвому берегу невысокіе песчаные отроги хребта Калфанъ-Ку подступаютъ непосредственно.

Рѣка Кызылъ-Узанъ имѣетъ выше моста ширину болѣе 100 саж., она довольно глубока, такъ что переправа въ бродъ сопряжена съ затрудненіями, даже во время мелководія. Мостъ черезъ рѣку находится въ разстояніи 13 верстъ отъ мѣстечка Міане; абсолютная высота его опредѣляется въ 3,450 фут.

Дорога пролегаетъ зверхъ по правому берегу рѣки и оставляетъ вправо, около моста, караульную будку; пройдя $2^1/_2$ версты, она удаляетсл отъ рѣки въ юго-восточномъ направленіи и подымается отлого и непродолжительно на холмистую цѣпь, съ которой спускается къ двумъ сухимъ канавамъ, перерѣзывающимъ ее.

Затѣмъ путь подымается фут. на 600 подъ наклономъ отъ 6 до 8 градусовъ на песчаный хребетъ, спускается съ него нѣсколько болѣе круто и перерѣзывается сухой канавой. Черезъ $^1/_2$ версты дорога вторично спускается фут. на 100, подъ наклономъ въ 12° къ ручейку, отъ котораго она также круто подымается, и достигаетъ небольшой деревни Джемалабадъ, съ почтовой станціей и большимъ кирпичнымъ каравансараемъ. Около села находятся сады. Высота Джемалабада надъ уровнемъ моря опредѣляется въ 3916 фут.

Отъ деревни Джемалабадъ въ деревню Серчемъ (19 верстъ).

Отъ хребта Кафланъ-Ку выходитъ въ юго-восточномъ направленіи не очень высокая, но довольно крутая горная цѣпь, тянущаяся лѣвѣе пути, на разстояніи, доходящемъ мѣстами до 20 верстъ.

По мѣрѣ приближенія къ городу Зенджану разстояніе дорогой и цѣпью этой постепенно уменьшается, составляя у послѣдняго мѣста около 7 верстъ.

Отъ этихъ горъ мѣстность понижается къ рѣкѣ Зенджанъ-Чай. Послѣдняя протекаетъ отъ города Зенджана въ сѣверо-западномъ направленіи и впадаетъ въ рѣку Кызылъ-Узанъ, приблизительно на 8 верстъ южнѣе вышеописаннаго моста черезъ нее. Отъ деревни Джемалабадъ дорога постепенно приближается къ рѣкѣ Зенджанъ-Чай, которой она достигаетъ около деревни Серчемъ.

Между этими двумя деревнями населенныхъ мѣстъ нѣтъ, и признаки культуры почти отсутствуютъ.

Подробное описаніе.

Дорога пролегаетъ сначала по мѣстности волнистой; правѣе ея, въ разстояніи 8 верстъ, виднѣется горная цѣпь, высотою до 800 фут., расположенная между рѣками Кызылъ-Узанъ и Зенджанъ-Чай.

По выходѣ изъ деревни путь перерѣзывается канавой съ крутыми краями, затѣмъ оросительной канавой. Пройдя 1 версту, дорога спускается довольно круто фут. на 100 къ сухому руслу рѣчки, отъ котораго она на столько же подымается; далѣе она перерѣзывается ручейкомъ, затѣмъ высохшей рѣчкой съ нѣсколько крутыми берегами, высотою до 100 фут.

Въ 5-ти верстахъ отъ деревни Джемалабадъ дорога отлого спускается въ долину, шириною въ $^3/_4$ версты, въ которой она перерѣзывается высохшей рѣчкой; правѣе пути подымаются песчаные холмы.

Въ 6-ти верстахъ отъ деревни Джемалабадъ дорога оставляетъ вправо караульную будку, около которой находятся хлѣбныя поля.

Дорога здѣсь ровная на протяженіи 4-хъ верстъ и перерѣзывается высохшей рѣчкой; далѣе она опять пролегаетъ по мѣстности волнистой.

Въ 11-ти верстахъ отъ Джемалабада дорога перерѣзывается другой высохшей рѣчкой, которая, правѣе ея, глубоко врѣзывается въ почву и слѣдуетъ на короткомъ разстояніи вдоль самаго пути; черезъ двѣ версты дорога опять проходитъ черезъ высохшій ручеекъ. Затѣмъ, пройдя 14 верстъ, дорога спускается круто фут. на 100; далѣе она, понижаясь совсѣмъ отлого, но продолжительно, среди песчаныхъ холмовъ къ рѣчкѣ Зенджанъ-Чай, пролегаетъ вверхъ по правому ея берегу на разстояніи 2-хъ верстъ и достигаетъ деревни Серчемъ, въ которой насчитывается до 120 дворовъ.

Жители этой деревни занимаются хлѣбопашествомъ, культурой риса и держатъ рогатый скотъ.

Въ деревнѣ этой, расположенной на высотѣ 3,740 фут. надъ уровнемъ моря, находятся почтовая станція и каравансарай.

Отъ деревни Серчемъ до почтовой станціи Акъ-Мезаръ (24 в.).

На этомъ пространствѣ (и далѣе до города Зенджана) дорога слѣдуетъ вверхъ по правому берегу рѣки Зенджанъ-Чай. Послѣдняя имѣетъ ширину около 100 саж., и протекаетъ по равнинѣ, шириною около 1 версты, ограниченной съ обѣихъ сторонъ невысокими холмами. Съ юга, въ разстояніи 25-ти верстъ, виднѣется горный хребетъ, который постепенно приближается къ пути. Во время половодія вышеупомянутая равнина затопляется: рѣка доходитъ до самыхъ холмовъ, основаніе которыхъ она круто обмываетъ.

Дорога пролегаетъ по холмамъ праваго берега, и хотя она легко могла бы быть приспособлена для колеснаго движенія, въ настоящемъ своемъ видѣ она проходима для фургоновъ лишь съ большими затрудненіями. Во время мелководія движеніе совершается частью по прибрежной равнинѣ рѣки, но въ началѣ іюня это бываетъ еще неудобно.

Мѣстность на этомъ пространствѣ слабо населена. По равнинѣ около рѣки встрѣчаются иногда маисовыя и хлѣбныя поля, но деревень очень мало.

Подробное описаніе.

По выходѣ изъ деревни дорога дѣлится на двѣ вѣтви, которыя, чрезъ версту, опять соединяются между собой. Прямой путь идетъ по скату холма, частью вдоль обрыва, и очень узокъ, вслѣдствіе чего, для колеснаго движенія ему предпочитается другая дорога, которая обходитъ вышеупомянутый холмъ.

Чрезъ $2^1/_2$ версты дорога перерѣзывается сухой канавой, затѣмъ показывается по лѣвому берегу рѣчки большой садъ, а затѣмъ довольно значительная деревня Олугыста.

Далѣе путь спускается въ долину, шириною въ $^1/_4$ версты, въ которой перерѣзывается сухой канавой, подымается оттуда отлого и оставляетъ вправо, около рѣки, садъ и хлѣбныя поля.

Пройдя 6 верстъ, дорога пересѣкаетъ сухую канаву, съ отвѣсными краями, черезъ которую переходятъ по деревянному мостику, шириною въ 1 саж. Одной верстой далѣе дорога перерѣзывается высохшей рѣчкой; мѣстность по лѣвому берегу рѣки Зенджанъ-Чай нѣсколько возвышенная. Въ разстояніи 11-ти верстъ отъ деревни Серчемъ дорога перерѣзывается высохшимъ ручейкомъ: слѣва въ Зенджанъ-Чай впадаетъ рѣка, около праваго берега которой стоитъ мельница; лѣвый берегъ Зенджанъ-Чая подымается еще нѣсколько болѣе. Дорога перерѣзывается двумя ручейками и уклоняется немного влѣво; между нею и рѣкой находятся песчаные холмы. Затѣмъ путь опять приближается къ рѣкѣ; онъ перерѣзывается высохшей рѣчкой и пролегаетъ косогоромъ по скатамъ холмовъ, которые правѣе его обрывисто понижаются; здѣсь дорога перерѣзывается ручейкомъ.

Далѣе холмы, болѣе отлогіе, отступаютъ нѣсколько отъ рѣки; вмѣстѣ съ ними удаляется и дорога, которая перерѣзывается 3-мя крутыми канавами и однимъ высохшимъ ручейкомъ; въ 3-хъ верстахъ лѣвѣе пути находится незначительное село. Пройдя еще 2 версты, дорога достигаетъ небольшой, изъ глины построенной, почтовой станціи Акъ-Мезаръ, расположенной по правой сторонѣ пути.

От почтовой станціи Акъ-Мезаръ до деревни Никпей (17 в.).

Характеръ мѣстности остается прежній; около дороги встрѣ-

чается всего одно селеніе,—по лѣвому же берегу Зенджанъ-Чая виднѣется нѣсколько деревень.

Подробное описаніе.

Въ 1 верстѣ отъ почтовой станціи дорога пересѣкаетъ равнину, шириною въ $^1/_4$ версты, въ которой, въ разстояніи $1^1/_2$ в. лѣвѣе пути, расположена небольшая деревня Хусейнабадъ. На противоположномъ берегу рѣки Зенджанъ-Чай виднѣются небольшія рощи. Затѣмъ путь перерѣзывается крутой канавой, черезъ которую переходъ затруднителенъ.

Пройдя 3 версты, дорога пересѣкаетъ высохшую рѣчку; правѣе ея, около берега Зенджанъ-Чая, стоитъ роща.

Затѣмъ путь отлого спускается въ равнину, шириною въ $^1/_2$ в., въ которой перерѣзывается высохшей рѣчкой и подымается опять на холмы, по которымъ пролегаетъ далѣе почти до самой деревни Никпей.

Въ разстояніи 8-ми верстъ отъ почтовой станціи Акъ-Мезаръ въ Зенджанъ-Чай впадаетъ слѣва рѣка, почти высыхающая въ началѣ іюня. По правому ея берегу, въ двухъ верстахъ отъ устья, виднѣется деревня.

Пройдя 11 верстъ, дорога перерѣзывается сначала маловодной рѣчкой, съ крутыми берегами, у мѣста переправы отлого срѣзанными; затѣмъ двумя ручейками, съ почти отвѣсными краями. Переходъ черезъ первый ручеекъ сопряженъ съ затрудненіями, черезъ второй же построенъ деревянный мостъ, длиною въ 2 саж. и шириною въ 1 саж.

По склонамъ холмовъ лѣваго берега рѣчки Зенджанъ-Чай расположена деревня.

Въ разстояніи 13-ти верстъ отъ почтовой станціи, въ Зенджанъ-Чай впадаетъ слѣва рѣка, протекающая по долинѣ, шириною въ $^1/_2$ версты. Около $2^1/_2$ верстъ вверхъ по теченію, по обѣимъ сторонамъ этой рѣки, находится большое село Дералыкъ. Дорога пересѣкаетъ сухое русло этой рѣки, шириною въ 60 саж., съ совершенно пологими краями и подымается незначительно къ деревнѣ Никпей, расположенной въ разстояніи одной версты отъ рѣки Зенджанъ-Чай, на высотѣ 4.470 фут. надъ уровнемъ моря.

Деревня эта состоитъ изъ 100 дворовъ; въ ней находится почтовая станція и старый кирпичный каравансарай.

Отъ деревни Никпей въ городъ Зенджанъ (36 в.).

Дорога идетъ по правому берегу Зенджанъ-Чая, но, въ 3-хъ верстахъ отъ Зенджана, она оставляетъ рѣку и пролегаетъ въ городъ по кратчайшему направленію, между тѣмъ какъ теченіе рѣки слѣдующее:

Омывая южную часть города Зенджана, она протекаетъ, на протяженіи 3-хъ верстъ, почти въ западномъ направленіи, а затѣмъ поворачиваетъ на сѣверъ. Послѣ непродолжительнаго теченія въ этомъ направленіи она достигаетъ дороги изъ Тавриза и поворачиваетъ вторично и окончательно на сѣверо-западъ.

По обѣимъ сторонамъ дороги изъ деревни Никпей, въ разстояніи приблизительно 10-ти верстъ, тянутся горные хребты, которые постепенно приближаются другъ къ другу.

Отъ этихъ холмовъ мѣстность понижается къ рѣкѣ, оставляя по обѣимъ берегамъ ея по ровной полосѣ, шириною въ $^1/_2$ вер.

Мѣстность на этомъ пространствѣ болѣе населена, нежели на предыдущихъ (начиная отъ Міанэ); по мѣрѣ приближенія къ городу Зенджану все чаще и чаще встрѣчаются обработанныя поля, сады и деревни, послѣднія впрочемъ преимущественно по лѣвому берегу рѣки.

Дорога сравнительно хороша, въ особенности начиная отъ большаго села Янгиджа, расположеннаго въ разстояніи 13-ти вер. отъ деревни Никпей.

Подробное описаніе.

Дорога пролегаетъ по мѣстности холмистой, сначала въ разстояніи 1-й версты отъ рѣки Зенджанъ-Чай, но затѣмъ она удаляется отъ послѣдней, мѣстами до 2-хъ верстъ.

По выходѣ изъ деревни Никпей, она перерѣзывается оросительной канавой, черезъ которую переходятъ по деревянному мостику, шириною въ $1^1/_2$ аршина.

Черезъ 1 версту, дорога подымается фут. на 150 и спускается менѣе продолжительно въ долину, шириною въ 200 шаговъ, въ которой перерѣзывается высохшимъ ручейкомъ; затѣмъ она опять

незначительно подымается и перерѣзывается сухой канавой, съ крутыми краями, отлого обрѣзанными у мѣста перехода черезъ нее.

Въ 4-хъ верстахъ отъ деревни Никпей дорога перерѣзывается высохшей рѣчкой, затѣмъ мокрой канавой съ крутыми краями, за которою она отлого подымается фут. на 100 и оставляетъ вправо небольшую деревню Кіаневанъ; у лѣваго берега рѣки показывается роща, а затѣмъ незначительное село.

Пройдя 8-мь верстъ, дорога перерѣзывается оросительной канавой; по лѣвому берегу рѣки виднѣется большое село Ямчи, за которымъ Зенджанъ-Чай принимаетъ значительный притокъ. Далѣе показываются по склонамъ горъ, въ разстояніи приблизительно 3-хъ верстъ южнѣе пути, двѣ другія деревни: Аспинахъ и Аминабадъ; за ними въ Зенджанъ-Чай опять впадаетъ рѣка.

Дорога перерѣзывается канавой съ водой, затѣмъ высохшей рѣчкой, которая, правѣе пути, глубоко врѣзывается въ почву.

Пройдя 12 верстъ дорога отлого спускается фут. на 50 къ маловодной рѣчкѣ, шириною въ 15 саж., черезъ которую переходятъ въ бродъ. По лѣвому берегу этой рѣчки, въ разстояніи $1^1/_2$ версты сѣвернѣе дороги, расположена большая деревня Янгиджа, около которой находятся сады и рощи.

Отъ рѣчки дорога опять подымается фут. на 50, затѣмъ перерѣзывается высохшей рѣчкой и подымается вторично, совсѣмъ отлого, на протяженіи 1 версты, послѣ чего она на столько же понижается, приближаясь при этомъ къ рѣкѣ Зенджанъ-Чай; по долинѣ послѣдней показываются рощи, сады и поля.

Пройдя 17 верстъ дорога перерѣзывается рѣкой, шириною въ 50 саж. Лѣтомъ рѣчка эта высыхаетъ и уже въ началѣ іюня въ ней бываетъ очень мало воды.—Дорога спускается къ ней фут. на 150 подъ наклономъ въ 8^0 и подымается съ другой стороны на столько-же. Около праваго берега Зенджанъ-Чая находится небольшое село Чіаръ; на лѣвомъ расположена обширная деревня Кызылъ-Джа.

Въ 19-ти верстахъ отъ деревни Никпей, Зенджанъ-Чай принимаетъ слѣва значительный притокъ; дорога перерѣзывается оросительной канавой; затѣмъ холмы подступаютъ почти до самой

рѣки; вмѣстѣ съ ними приближается дорога, которая пролегаетъ всего въ разстояніи 100 саж. отъ рѣчки. Путь постепенно подымается и перерѣзывается оросительной канавой; правѣе его протекаетъ другая такая-же канава, которая то приближается, то опять удаляется отъ него.

Пройдя 21 версту, дорога перерѣзывается двумя высохшими ручейками; Зенджанъ-Чай принимаетъ слѣва притокъ, по правому берегу коего расположена небольшая деревня Бару. Дорога пролегаетъ по скатамъ холмовъ, которые, непосредственно лѣвѣе ея, круто подымаются. Въ 27-ми верстахъ отъ деревни Никпей, по лѣвому берегу Зенджанъ-Чая расположена большая деревня Кошганъ. Съ этой стороны рѣки тянется равнина, шириною въ $^1/_2$ версты, вся изрѣзанная оросительными канавами и покрытая рощами, садами и полями. Затѣмъ и съ этой стороны холмы подступаютъ непосредственно къ рѣкѣ, вслѣдствіе чего признаки культуры временно прекращаются.

Пройдя 30 верстъ дорога пересѣкаетъ оросительную канаву и удаляется нѣсколько отъ рѣки, затѣмъ она перерѣзывается двумя высохшими ручейками, и приближаясь опять къ Зенджанъ-Чаю, пролегаетъ по скатамъ невысокихъ холмовъ, которые, непосредственно правѣе ея, обрывисто понижаются къ рѣкѣ фут. на 40.

Далѣе слѣдуетъ небольшой подъемъ вверхъ по теченію ручейка, протекающаго частью по самому пути.

Затѣмъ дорога, удаляясь отъ рѣки, которая, какъ сказано выше, описываетъ здѣсь дугу, пролегаетъ по мѣстности почти ровной до города Зенджана.

Россія и Памиры.

(Times 10 ноября 1892 г.).

Отставной маіоръ Бомбейской арміи H. G. Raverty въ корреспонденціи отъ 1 ноября изъ Гарпфорда (Harpford) сообщаетъ издателю Times'a слѣдующія новыя свѣдѣнія, доставленныя туземнымъ офицеромъ Zubber-Khan'омъ, о вторженіяхъ произведенныхъ въ предѣлы Кашмира съ сѣвера по путямъ отъ Памировъ. Однимъ

изъ самыхъ значительныхъ вторженій по сказанному направленію было произведено тюрками подъ предводительствомъ Гамбара (Hambar) въ правленіе раджи Сангъ-Раджа (Sang-Raj), при чемъ вторгнувшіеся были изгнаны лишь послѣ долгихъ и упорныхъ усилій. Въ этотъ періодъ времени Кашмиръ представлялъ изъ себя обширное и могущественное государство, включавшее оба Малыхъ Памира и граничащее съ сѣвера и сѣверо-запада съ областями: Дарду (Dardu), Балти (Balti) и другими.

Слѣдующее вторженіе произведено было въ правленіе раджи Укто-Хана (Uktae-Ka'an), сына Чингисъ-Хана около 1235 г. п. Р. Х. подъ предводительствомъ Мукату или Мукану.

Затѣмъ въ 1325 году тотъ же народъ снова вторгнулся въ предѣлы Кашмира.

Шихабъ-уд-Динъ (Shihab-ud-Din), одинъ изъ величайшихъ мусульманскихъ правителей Кашмира, умершій въ 1360 г., повернулъ счастье сѣверныхъ завоевателей. Онъ прошелъ черезъ Пакхали (Pakhali), Суветъ (Suwet), Ламгханъ (Lamghan) и Кабулъ, опустошая эти страны на своемъ пути, двинулся затѣмъ въ Бадахшанъ (Badakhshan) и вернулся въ Кашмиръ черезъ Памиры, Билаурскій Кохистанъ, Дарду и Тибеты, бывшіе подъ владычествомъ правителя Кашгара и Яркенда.

Другой властелинъ Кашмира Зайнъ-уль-Абидинъ, умершій въ 1424 г., принужденъ былъ отразить нашествіе современнаго ему правителя Кашгара, вошедшаго въ Тибетъ и Балти. Абидинъ двинулся къ нему на встрѣчу съ 20,000 конницы и 80,000 пѣхоты. Между ними произошло большое сраженіе и Кашмирскому правителю, не смотря на значительный перевѣсъ въ силахъ, удалось разбить врага лишь съ громадными усиліями и потерями.

Но самое знаменитое нашествіе на Кашмиръ по путямъ отъ Памировъ, предполагавшимся непроходимыми, было произведено въ 1532 г., когда султанъ Саидъ-Ханъ, правитель Кашгара, Яркенда и прилежащихъ странъ, вторгнулся въ оба Тибета. Племянникъ его мирза Мухамедъ-Хайдаръ, авторъ Тарикъ-и-Рашида, принялъ предводительство надъ этой экспедиціей. Онъ двинулся въ авангардѣ изъ Яркенда по Хутанской дорогѣ, султанъ-же слѣдовалъ за нимъ по тому же пути и вошелъ въ Альтунжи Ти-

бетъ (Altunji Tibbat)—Альтунъ по тюркски значитъ золото—представляющій степь—dolpaħ.

Опустошивъ эту страну и собравъ военную добычу, султанъ Саидъ-Ханъ оставался здѣсь, пока снѣга наступавшей зимы не начали заносить пути отступленія и, такъ какъ средства страны не дозволяли содержать въ ней значительныхъ силъ, онъ рѣшилъ вернуться, двинувъ Мухамедъ-Хайдара въ Кашмиръ.

Подчинивъ и присоединивъ на своемъ пути народъ населявшій страну Балти, Мухамедъ двинулся черезъ Диросъ (Diros) и Зожи-Лахъ (Zoji-Laħ).

Кашмирцы преградили ему путь, занявъ Ларское (Lar) дефиле, ведущее къ Сринагару, но 400 ветерановъ отряда Мухамеда обратили ихъ въ бѣгство. Войдя на слѣдующій день въ долину Кашмира, Мухамедъ предалъ огню Сринагаръ.

По прошествіи зимы, кашгарцы, придя къ заключенію о невозможности дальнѣйшаго удержанія страны въ своихъ рукахъ съ небольшими силами, вступили въ переговоры съ Кашмиромъ, окончившіеся тѣмъ, что Сикандоръ-Ханъ, сынъ султана Саидъ-Хана, женился на одной изъ дочерей Кашмирскаго султана, получивъ богатые дары для своего отца и затѣмъ завоеватели вернулись тѣмъ же путемъ въ Кашгаръ.

Въ описаніи пройденной страны Мухамедъ-Хайдаръ говоритъ, слѣдующее о части Тибета, называемой Малыми Тибетами:

„На юго-востокѣ они простираются до Джоджу и Салара (Joju, Salar). Главная цѣпь горъ Мугалистана выдѣляетъ вѣтви по всѣмъ направленіямъ. Одна изъ нихъ обходитъ Кашгаръ съ сѣвера, поворачиваетъ на югъ, образуя западную его границу и затѣмъ огибаетъ его съ юга. Страна Фергана лежитъ къ западу отъ Кашгара, при чемъ ихъ раздѣляетъ вышесказанная вѣтвь горной цѣпи, называемая на этомъ участкѣ Алайскими горами.

Бадахшанъ находится къ западу отъ Яркенда и главная цѣпь горъ проходитъ между ними, именуясь въ этой своей части Памиромъ и имѣя протяженіе въ ширину въ нѣкоторыхъ мѣстахъ отъ семи до восьми дней пути. Перейдя черезъ этотъ Памиръ, начинаются нѣкоторые отроги горъ Яркенда, достигающіе Билаура, равно и Разгама и Тагъ-Думъ-Баша“.

По словамъ маіора Раверти болѣе подробныя свѣдѣнія по этому вопросу заключаются въ его „Запискахъ объ Афганистанѣ“, не появившихся пока въ печати.

Мухамедъ Хайдаръ узналъ на пути возвращенія о смерти султана Саидъ-Хана и, опасаясь непріязненныхъ къ нему отношеній наслѣдника султана, его сына Рашида, извѣстнаго своимъ деспотизмомъ, предпринялъ опасное путешествіе изъ Тибета въ Бадахшанъ всего съ 22 спутниками.

Онъ выступилъ изъ селенія Кара-Курама къ Тагъ-Анаку, оттуда черезъ Расгамъ-Дора, находящійся въ пяти дняхъ отъ Памира, проникъ въ Ваханъ и достигъ Бадахшана по долинѣ, образуемой южнымъ притокомъ Пянджа или Верхняго Оксуса.

Въ слѣдующіе годы этотъ разумный принцъ, находясь на службѣ у своего родственника, Гюмаюнъ Бадшаха, рѣшилъ, основываясь на прежнемъ опытѣ, пріобрѣтенномъ въ Кашмирѣ, еще разъ вторгнуться въ ту страну изъ Пенжаба, что и исполнилъ съ горстью людей.

Онъ правилъ Кашмиромъ въ интересахъ Помасона въ теченіе 10 лѣтъ, до 1550 г., когда и умеръ раненый стрѣлой, атакуя возставшихъ кашмирцевъ. Семьѣ его удалось пройти изъ Кашмира въ Бадахшанъ черезъ тѣ-же Памиры подъ покровительствомъ его племянника Мирзы-Кори-Багодура. Это произошло за шесть лѣтъ до вступленія на тронъ Индустана знаменитаго Акбара, сына Гюмаюна, не оставлявшаго мысли о завоеваніи Кашмира.

Въ 1586 году онъ двинулъ 50,000 конницы подъ предводительствомъ своего родственника Шаха-Рукъ-Мирзы, внука Мирзы-Сулеймана, прежняго владѣтеля Бадахшана, по Билебарской дорогѣ; но отрядъ принужденъ былъ отступить; взявъ путь черезъ Пакхали, онъ и тутъ не могъ проникнуть въ долину. Вступили въ переговоры съ Кашмиромъ, при чемъ было рѣшено, что владѣтель Кашмира, Юзуфъ-Шахъ, будетъ признавать себя номинально въ вассальномъ отношеніи къ Акбару.

Юзуфъ-Шахъ былъ плохой правитель, сынъ его и наслѣдникъ Якубъ-Шахъ еще хуже, вслѣдствіе чего самые вліятельные люди Кашмира ходатайствовали передъ Акбаромъ о присоединеніи къ нему ихъ страны.

Акбаръ послалъ въ 1587 году для приведенія этого въ исполненіе Мухамедъ-Хазылъ-Хана во главѣ 30,000 конницы черезъ Лагоръ по Раджаворійской дорогѣ. Овладѣвъ быстро страной, Мухамедъ, тѣмъ не менѣе, не рѣшился подойти къ Сринагару безъ просимаго имъ подкрѣпленія въ 20,000.

Только въ слѣдующемъ году, когда самъ Акбаръ двинулся въ Кашмиръ, удалось взять въ плѣнъ Якубъ-Шаха и такимъ образомъ Кашмиръ сдѣлался нераздѣльною частью Индійской Имперіи.

Что-же касается до русскихъ, то имъ не придется ни подходить къ Кветтскимъ укрѣпленіямъ, ни, тѣмъ менѣе, отступать отъ нихъ, такъ какъ въ этомъ нѣтъ и нужды.

Они выжидаютъ только удобнаго случая, чтобы, сдѣлавъ демонстраціи по разнымъ направленіямъ съ цѣлью отвлечь вниманіе, устремиться на какую-либо другую часть территоріи эмира. Пренебреженіе къ Памирамъ тѣхъ, кто ничего о нихъ не знаетъ, какъ къ мѣстности ни для чего не нужной, совершенно равносильно тому, что мы слышали о провинціи Бедхисъ, когда русскіе захватили Пенджъ-Ди, одну изъ самыхъ плодородныхъ провинцій Герата. У правительства не было точныхъ свѣдѣній объ этой странѣ, „свѣдущіе люди“ знали ее едва лишь по имени и даже одно должностное лицо и теперь высказываетъ, что намъ не стóитъ обращать вниманія на то, что русскіе захватываютъ „десять миль здѣсь или тамъ въ пустыняхъ Бедхиса“.

Въ настоящее время происходитъ то-же самое съ Памирами и важными путями къ югу, востоку и западу отъ нихъ. Русскіе хорошо знаютъ, зачѣмъ они нужны, они имъ не понадобятся для взрыванія крѣпостей, но для привыкшихъ къ Сибирскимъ холодамъ, зима въ Памирахъ не покажется суровой.

Развитіе телеграфной сѣти въ Китаѣ [1]).

(Переводъ Генер. Штаба Подполковника *Дмитріева*).

Между китайской телеграфной станціей въ Хелампо и таковой же русской въ Благовѣщенскѣ организована предварительная связь по льду р. Амура; по вскрытіи рѣки, черезъ нее конечно будетъ проложенъ кабель и, такимъ образомъ, телеграфная сѣть Китая сомкнется еще въ нѣсколькихъ пунктахъ съ русскою. Это обстоятельство даетъ поводъ сдѣлать не лишенный интереса краткій очеркъ развитія телеграфнаго дѣла въ Китайской имперіи. Въ 1865 году Россія вступила впервые въ переговоры съ Китаемъ о проведеніи имъ телеграфныхъ линій, которыя вошли бы въ связь съ сибирскою сѣтью, но въ Срединной имперіи и слышать не хотѣли въ тѣ времена о такомъ нововведеніи; это, тѣмъ не менѣе, не помѣшало обществу „Great Northern Telegraph Company" проложить, въ 1871 году, кабель отъ Владивостока къ Нагасаки, Шанхаю, Фу-чоу, Амою и Гон-конгу.

Въ китайскихъ портахъ, открытыхъ для иностранцевъ, кабель утверждался на берегу безъ согласія мандариновъ. По отношенію къ китайскимъ чиновникамъ такой образъ дѣйствій—самый простой и надежный для избѣжанія безконечныхъ обсужденій вопроса. Такъ было и въ данномъ случаѣ. Укрѣпленіе кабеля на китайскомъ берегу не было разрѣшено непосредственно, но въ послѣдовавшемъ въ непродолжительномъ времени договорѣ правительство безмолвно на него согласилось. Первую попытку къ тому, чтобы содержать самостоятельно телеграфное сообщеніе на небольшомъ протяженіи китайское правительство сдѣлало въ 1870 г. на Южной Формозѣ, гдѣ проведена была линія длиною около 50 километровъ между Тай-ван-фу и Такао. За этимъ первымъ осторожнымъ опытомъ послѣдовало въ 1883 г. открытіе первой

---

[1]) Mittheilungen der Kais. Königl. Geographischen Gesellschaft in Wien. Band XXXVI, № 6. 1893 г.

*

значительной по протяженію линіи, именно отъ Шанхая черезъ Чинкіангъ къ Тянзину.

Положенное такимъ образомъ правильное начало повело къ быстрому развитію телеграфнаго дѣла и существующая въ настоящее время весьма обширная сѣть покрываетъ всѣ провинціи собственно Китая, за исключеніемъ двухъ, а равно Формозу и китайскую Манчжурію. Лишь въ Ху-нанѣ и Хо-нанѣ населеніе выказало такую непріязнь къ этому новшеству, что было признано болѣе осмотрительнымъ отложить включеніе этихъ двухъ провинцій въ телеграфную сѣть до ближайшаго будущаго. Въ Ху-нанѣ столбы были немедлено вырваны, во второй же провинціи населеніе угрожало поступить такимъ же образомъ.

Всѣ имѣющіяся въ настоящее время въ Китаѣ телеграфныя учрежденія организованы датскими инженерами, агентами „Great Northern Telegraph Company“; завѣдываніе же ими находится исключительно въ рукахъ китайскихъ чиновниковъ и, такъ какъ всѣ они знакомы съ англійскимъ языкомъ, то телеграфное сообщеніе по всей имперіи является вполнѣ возможнымъ не только на китайскомъ, но и на европейскихъ языкахъ съ общепринятой азбукой.

Тѣмъ не менѣе, среди китайскаго народа распространено все еще не мало самыхъ странныхъ толковъ относительно цѣли подобнаго учрежденія. (Köln. Zeit. № 383). Существуетъ постановленіе немедленно, какъ только позволитъ погода, провести телеграфъ отъ Су-чоу, въ провинціи Кан-су, по высотамъ Памировъ въ Кашгаръ и, такимъ образомъ, установить непосредственное телеграфное сообщеніе этой страны съ Пекиномъ; но при крайней бѣдности въ хорошихъ путяхъ сообщенія такая связь можетъ быть установлена лишь въ весьма долгій срокъ, даже при самой усиленной работѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ правительство рѣшило назначить особаго чиновника для участка Памировъ, принадлежащаго Китаю, и дать ему полномочіе представителя имперіи въ Тибетѣ. Для производства же работъ по проведенію означенной телеграфной линіи постановлено привлечь, правда впервые, исключительно китайскихъ рабочихъ.

Экономическое состояніе Японіи въ 1891 году.

(Донесеніе австрійскаго консула въ Іокогамѣ Крейтнера [1]).

(Переводъ Генеральнаго Штаба Подполковника *Дмитріева*).

Народонаселеніе. По свѣдѣніямъ послѣдней народной переписи, къ 1-му Января 1891 г. въ Японіи считалось: домовъ 7.806.052 и жителей 40.453.461 (20.431.097 мужскаго и 20.022.364 женскаго пола), которые по сословіямъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ: дворянъ 3.768, такъ называемыхъ Samurai (полудворянъ) 2.008.641 и затѣмъ 38.441.052 японцевъ простаго званія. Сравнительно съ переписью предшествовавшаго года произошла убыль въ количествѣ домовъ на 34.820 и приростъ населенія на 381,441 человѣка; въ промежутокъ же послѣднихъ 5 лѣтъ общее приращеніе населенія выражается цифрой 2.302.244, что составляетъ въ годъ среднимъ числомъ 1,21%.

Столица Японіи, Токіо, съ предмѣстьями включительно вмѣщала въ себѣ къ концу 1891 г. 1.545.006 жителей и 341.781 домъ. Населенность имперіи представляется въ среднемъ 106 человѣкъ на квадр. килом., въ отдѣльности же по островамъ слѣдующимъ образомъ: Ниппонъ—137, Сикоку—158, Кіу-Сіу—143 и Іессо—3 человѣка на кв. килом.

Общее число всѣхъ живущихъ въ Японіи иностранцевъ было къ 31 декабря 1891 г. 8.730, изъ которыхъ 5.280 китайцевъ, 1.403 англичанина, 745 американцевъ, 446 ирландцевъ, 326 французовъ, 81 голландецъ и 47 австрійцевъ и венгерцевъ.

Эмиграція. Сильно возрастающее приращеніе населенія Японіи, значительная густота его, въ особенности въ средней части острова Ниппона, гдѣ она достигаетъ 165 чел. на кв. килом.,

---

[1]) Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem Statistischen Departement in K. K. Handelsministerium. Band XLVII.

равно и недостатокъ продуктовъ земледѣлія для удовлетворенія нуждъ жителей, заставили японское правительство серьезнѣе заняться переселенческимъ вопросомъ.

До настоящаго времени японская эмиграція распространялась, главнымъ образомъ, на острова Іессо и Гавайскіе. Но первый изъ нихъ, если только стоитъ говорить о немъ по этому вопросу, такъ какъ онъ составляетъ часть Японіи, представляетъ мало привлекательнаго для заселенія какъ вслѣдствіе суроваго климата, такъ и трудностей, сопряженныхъ съ обработкой гористой, густолѣсистой мѣстности и, дѣйствительно, происшедшіе неурожаи заставили японцевъ чрезмѣрно населенныхъ южныхъ провинцій имперіи прекратить дальнѣйшія попытки къ заселенію этого острова.

Эмиграція на Гавайскіе острова дала лучшіе результаты.

Здѣсь работа на сахарныхъ плантаціяхъ обезпечиваетъ японцамъ удовлетворительное существованіе подъ хорошимъ надзоромъ управляющихъ и при условіи пользованія защитой правительства.

Но въ близкомъ будущемъ эмиграція сюда встрѣтитъ весьма значительныя затрудненія вслѣдствіе ограниченности территоріи, такъ какъ туземцы и теперь уже опасаются ея переполненія со стороны японцевъ.

При существованіи въ настоящее время договорнаго соглашенія между Японіей и Мексикой, японское правительство нашло возможнымъ обратиться за содѣйствіемъ, въ разрѣшеніи переселенческаго вопроса, и къ этому государству и можно думать, что въ скоромъ времени будутъ произведены первые опыты эмиграціи въ Мексику, дающую возможность широкой дѣятельности переселяющимся рабочимъ, такъ какъ нѣтъ сомнѣнія, что здѣсь много еще предстоитъ дѣла въ разработкѣ имѣющихся богатствъ земли. Надо принять во вниманіе, что Мексика вывозитъ въ широкихъ размѣрахъ благородные металлы и весьма нуждается въ горныхъ рабочихъ.

Для болѣе тщательнаго веденія переселенческаго дѣла учреждено недавно въ Токіо, при министерствѣ иностранныхъ дѣлъ, особое эмиграціонное бюро (Иминъ-ка).

Народное образованіе. Заслуживающія вниманія старанія правительства поднять уровень народнаго образованія выразились въ отчетномъ году введеніемъ различныхъ реформъ.

Общее число всѣхъ учебныхъ заведеній Японіи достигаетъ 27.868 съ 74.795 учителями и воспитателями (между которыми 64 европейца) и 3.219.661 учащимися; изъ послѣднихъ въ 1891 г. должны были закончить курсъ ученія 330.312 чел. [1]). Содержаніе учебныхъ заведеній обходится государству ежегодно въ 1.019.482 серебряныя іены.

По различнымъ категоріямъ общее ихъ число распредѣляется слѣдующимъ образомъ: 26.017 народныхъ школъ (3.096.400 учен.); 55 среднихъ школъ низшаго разряда (11.620 учен.) и 7 таковыхъ же высшаго (4.356 учен.); 49 приготовительныхъ (5.457 учен.); 31 высшее женское училище (3.120 ученицъ); 1651 школа разнаго рода (84.606 учен.); 57 спеціальныхъ и 1 университетъ. Въ числѣ спеціальныхъ школъ имѣются высшая коммерческая, техническая, академія изящныхъ искусствъ и академія музыкальная; обучающихся въ нихъ было 12.790, а профессоровъ 109 японцевъ и 6 европейцевъ.

Университетъ, находящійся въ Токіо, состоитъ изъ факультетовъ: юридическаго, медицинскаго, техническихъ наукъ, словеснаго, естественныхъ наукъ и земледѣлія. Посѣщался онъ въ предшествующемъ отчетномъ году 1312 студентами, изъ которыхъ 418 подлежали выпуску; профессоровъ въ немъ 247, изъ которыхъ 25 европейцевъ.

Независимо перечисленныхъ учебныхъ заведеній, въ Японіи прочно утверждается организація дѣтскихъ садовъ; къ концу года таковыхъ считалось 138, подъ руководствомъ 271 лица, посѣщавшихся 7.486 дѣтьми.

Промышленность. Бумагопрядильное производство. Какъ извѣстно, почти всѣ жители Японіи одѣваются или въ хлопчатую бумагу или въ шелкъ.

Льняныя матеріи въ очень незначительномъ употребленіи, а

---

[1]) Причемъ посѣщало учебныя заведенія около половины всѣхъ дѣтей школьнаго возраста.

шерстяныя сдѣлались извѣстными лишь по ввозѣ ихъ изъ заграницы.

Такъ какъ только немногіе зажиточные люди въ состояніи одѣваться въ шелкъ, то главнымъ матеріаломъ для одежды служитъ хлопчатая бумага. Но производство послѣдней никогда не удовлетворяло потребностямъ страны, почему еще до открытія Японіи для внѣшней торговли происходилъ усиленный ввозъ хлопчатой бумаги изъ Китая и Кореи. По открытіи же гаваней Англія не замедлила крѣпко захватить въ свои руки ввозъ бумажной пряди въ Японію, который достигъ наибольшаго развитія въ 1880 г., послѣ чего конкуренція индійскаго хлопка пріобрѣла настолько успѣха, что черезъ пять лѣтъ цѣнность ввозимой пряди изъ Индіи сравнялась съ таковой же англійской. Въ слѣдующіе затѣмъ 2 года Манчестеръ, при общемъ уменьшеніи ввоза, снова взялъ верхъ надъ Бомбеемъ.

До возникновенія первой бумагопрядильной фабрики въ Кагосимѣ съ 6,000 веретенами, т. е. за 12 лѣтъ до настоящаго времени, вся производившаяся въ Японіи бумажная прядь обработывалась ручной работой. И нынѣ еще тысячи прядильщиковъ занимаются подобнымъ ремесломъ, такъ какъ обработанная такимъ образомъ прядь весьма цѣнима въ странѣ и, кромѣ того, почти въ каждомъ домѣ имѣется еще и понынѣ пріобрѣвшій полное право гражданства ручной прядильный станокъ.

Японская хлопчатая бумага, отличаясь своей чистотой и прекраснымъ бѣлымъ цвѣтомъ, однако вырабатываетъ довольно слабую ткань, такъ что для придачи крѣпости обыкновенно смѣшиваютъ мѣстный хлопокъ съ привознымъ американскимъ.

Съ возрастаніемъ экономическаго развитія Японіи и при ея твердомъ намѣреніи сдѣлаться независимой отъ чужеземнаго вліянія, явилось также стремленіе ограничить ввозъ хлопчато-бумажной ткани изъ Англіи и Индіи; эта цѣль настолько достигнута учрежденіемъ хлопчато-бумажныхъ фабрикъ, что въ промежутокъ послѣднихъ 3 лѣтъ, при уменьшеніи почти на половину ввоза пряди, ввозъ необработаннаго хлопка увеличился вдвое.

Къ концу 1891 г. въ Японіи имѣлось 35 бумагопрядиленъ; на 29 изъ нихъ считалось 289.795 веретенъ и 18.652 рабочихъ (4.640

мужчинъ и 14.012 женщинъ); 4 фабрики не доставили статистическихъ свѣдѣній, а 2 пріостановили работу.

Заработная плата при 11 часовой работѣ составляетъ для мужчинъ 17, а для женщинъ 8,2 цента.

Количество обрабатываемой ежемѣсячно среднимъ числомъ сырой хлопчатой бумаги достигало 28.760 квартеровъ [1]), а обработанно 23.903.

Угля сжигалось въ среднемъ ежемѣсячно на 29 означенныхъ фабрикахъ по 6.025 тоннъ.

Эти данныя доказываютъ выдающееся по быстротѣ развитіе хлопчато-бумажнаго дѣла по сравненію съ состояніемъ его въ 1882 и 1883 г.г., когда существовали всего 2 бумагопрядильни въ Нинганѣ и Аичи съ 168 рабочими, обработывавшія едва 350 квартеровъ пряди въ мѣсяцъ. Этотъ успѣхъ зависитъ, главнымъ образомъ, отъ благопріятныхъ условій, въ которыхъ находится хлопчатобумажное производство въ Японіи; работа дешева, равно и каменный уголь; а при отсутствіи законовъ о фабричныхъ работахъ таковыя производятся круглыя сутки безъ перерыва. Потому неудивительно, что японскія хлопчатобумажныя произведенія проникаютъ на иностранные рынки.

Не мало содѣйствовало также успѣху паденіе курса на серебро, поднявшее цѣну на привозную изъ Англіи прядь.

Наиболѣе обширная изъ существующихъ въ Японіи бумагопрядильныхъ фабрикъ извѣстна подъ фирмой „Осака-Босеки-Кваиша“; она основана 11 лѣтъ тому назадъ съ оборотнымъ капиталомъ въ 1.200.000 и резервнымъ фондомъ въ 410,700 долларовъ.

Въ ней 61.200 веретенъ, обрабатывающихъ въ среднемъ ежемѣсячно 4.450 квартеровъ хлопчатой бумаги; рабочихъ мужчинъ 962, женщинъ 1.927.

Для обезпеченія постояннаго сбыта выработанной бумажной пряжи то-же общество основало, 4 года тому назадъ, ткацкую фабрику съ 520 ткацкими станками, приводимыми въ дѣйствіе паровой машиной въ 150 номинальныхъ силъ. Среднимъ числомъ эта фабрика производитъ ежегодно около 36.000 кусковъ гладкой

---

[1]) Квартеръ=31 русскимъ фунтамъ.

бумажной ткани ординарной ширины, преимущественно небѣленнаго коленкора.

Писчебумажное производство расширилось учрежденіемъ въ предшествовавшемъ году 3 новыхъ фабрикъ. Насколько извѣстно, всей потребности типографской бумаги вполнѣ удовлетворяетъ въ настоящее время мѣстное производство; независимо этого, идетъ съ постоянно возрастающимъ успѣхомъ вывозъ японской бумаги ручной работы.

Сахарное производство настолько угнетено заграничнымъ ввозомъ, что и въ ближайшемъ будущемъ трудно ожидать улучшенія въ этомъ дѣлѣ; вмѣстѣ съ тѣмъ, потребность въ сахарѣ быстро возрастаетъ.

Причины тяжелаго положенія мѣстнаго сахарнаго производства заключаются въ томъ, что японскія плантаціи сахарнаго тростника требуютъ удобренія, тогда какъ плантаціямъ другихъ странъ оно не нужно; кромѣ того, въ послѣднихъ, благодаря эксплоатаціи различныхъ новѣйшихъ машинъ, сахаръ получается чище, дешевле и въ большемъ процентѣ; въ Японіи же машины имѣютъ весьма малое примѣненіе. Незначительный доходъ, приносимый сахарными плантаціями въ Японіи (за исключеніемъ находящихся на островѣ Ліу-кіу и въ Кагосимѣ), побудилъ въ послѣднее время многихъ владѣтелей плантацій обратить землю подъ болѣе выгодную обработку.

Нѣсколько лѣтъ тому назадъ на островѣ Іессо основанъ сахарный заводъ подъ фирмой „Саппоро". Это—акціонерное общество съ капиталомъ въ 800.000 долларовъ, раздѣленнымъ на 16.000 акцій по 50 дол. каждая, изъ которыхъ 800 принадлежатъ правительству, давшему гарантію въ 6% дивидентѣ остальнымъ акціонерамъ.

Общество владѣетъ въ долинѣ „Ишикари-гава" свекловичными посѣвами на пространствѣ около 10 квадр. километровъ. Исходя изъ соображенія, что ежегодный ввозъ сахара въ Японію достигаетъ 6—8 милліоновъ долларовъ, совершенно справедливо возлагали сначала надежды на благопріятные результаты этого предпріятія; но впослѣдствіи оказалось, что запасовъ свеклы для безостановочнаго производства не доставало; къ тому же въ про-

шедшемъ году произошелъ разладъ въ управленіи и акціи упали до 5 долларовъ.

Въ виду этого правительство приняло энергичныя мѣры къ упорядоченію этого дѣла и можно думать, что, при новомъ составѣ управленія, результаты будутъ удовлетворительнѣе.

Спичечное производство быстро распространяется по всей Японіи, въ особенности же въ окрестностяхъ Кобе и Осаки. Многія тысячи рабочихъ обоего пола поддерживаютъ свое существованіе этого рода работой. Оно могло бы легко развиться еще болѣе, благодаря и тому, что бумага для коробокъ приготовляется въ Японіи же, если бы было приложено болѣе старанія въ приготовленіи спичекъ и употреблялся бы не самый дешевый матеріалъ; кромѣ того, въ значительной степени злоупотребляютъ поддѣлкой заграничныхъ издѣлій, такъ какъ марки привозныхъ товаровъ вообще не пользуются огражденіемъ законовъ.

Это обстоятельство имѣетъ значеніе въ особенности въ дѣлѣ вывоза спичекъ въ Китай и Корею и не только относительно такъ называемыхъ шведскихъ, но и комнатныхъ австрійскаго приготовленія.

Вслѣдствіе прошенія одной изъ двухъ австрійскихъ фирмъ, доставляющихъ спички въ Гон-конгъ, консульству разрѣшено было обнаружить поддѣлку марки въ окрестностяхъ Осаки и удалось достигнуть запрещенія подлежащимъ вѣдомствомъ дальнѣйшаго вывоза поддѣлокъ, по крайней мѣрѣ, въ Китай и Корею.

Желѣзное производство. Въ настоящее время въ Японіи совершенно отсутствуетъ какое либо желѣзнодѣлательное производство; но предполагается достаточное богатство желѣзной руды, чтобы поднять вопросъ объ организаціи таковаго. Министерства военное, морское, земледѣлія, торговли и просвѣщенія одобрили такой проектъ, но встрѣтившіяся разногласія препятствуютъ принятію окончательнаго рѣшенія.

Не подлежитъ сомнѣнію, что возникновеніе желѣзнодѣлательнаго производства въ Японіи будетъ имѣть послѣдствіемъ значительныя сбереженія въ теперешнихъ расходахъ по постройкѣ судовъ, пріобрѣтенію матеріаловъ для военныхъ надобностей и т. д., для каковой потребности желѣзо и сталь до настоящаго

времени доставляются изъ заграницы, если только Японія въ состояніи, по количеству имѣющейся руды, удовлетворить этимъ нуждамъ.

Въ прошедшемъ году цѣнность ввезеннаго въ Японію желѣза всякаго рода достигла суммы 800.000 долларовъ, такъ какъ возрастающее экономическое развитіе Японіи несомнѣнно тѣсно связано съ потребностью въ желѣзѣ и стали.

Для строющихся на верфи въ Іоауосукѣ военныхъ судовъ пріобрѣтается изъ заграницы на 65% общей стоимости потребныхъ строительныхъ матеріаловъ; также точно изъ заграницы доставляется все необходимое желѣзо и сталь для арсенала въ Токіо.

На основаніи выяснившагося богатства страны въ горныхъ породахъ, содержащихъ желѣзо, надо думать, что возникновеніе желѣзно-дѣлательнаго производства принесетъ лишь незначительную выгоду отъ временнаго уменьшенія ввоза, такъ какъ сомнительно[1]), чтобы мѣстное желѣзо могло удовлетворить потребностямъ всей страны. Въ послѣдніе годы среднимъ числомъ его добывалось изъ магнитнаго желѣзняка въ Гумма-кенъ девять, въ Ивате 3.888, всего 3.897 тоннъ; изъ желѣзистаго песчаника въ Тоттори, Си-Хиросимѣ и Окойамѣ, и можетъ быть добыто въ Ивате, Хіого, Мійага, Аомори, Мійасаки и Кагосимѣ—всего 17.098 тоннъ, что въ общемъ составляетъ годовую добычу въ 20.995 тоннъ, между тѣмъ какъ ежегодный ввозъ желѣза равняется приблизительно 100.000 тоннамъ; слѣдовательно, и ушестеренное количество добываемаго на мѣстѣ желѣза едва обезпечило бы въ ближайшемъ будущемъ потребность въ немъ въ Японіи.

Это обстоятельство даетъ основаніе предположить, что учрежденіе желѣзнодѣлательнаго производства не будетъ имѣть того успѣха, на который расчитываютъ нѣкоторые свѣдущіе люди Японіи, полагающіе послѣднюю достаточно богатою желѣзомъ для удовлетворенія ея нуждъ. По ихъ расчетамъ одни рудники Камаиси, между проливами Сани-до и Санинъ-до, вмѣщаютъ до $6^1/_2$ милліоновъ тоннъ желѣза и должны оказаться весьма обильны

[1]) Вопреки возлагаемыхъ надеждъ.

имъ слѣдующіе: Сакинъ (также въ префектурѣ Ивате), затѣмъ Акайа въ Нингата-кенъ и Матсуо въ Мійасаки. Но при этомъ упускаютъ изъ вида, что произведенныя нѣсколько лѣтъ тому назадъ изысканія желѣза въ рудникахъ Камаиси оказались дорого стоющими, но чрезвычайно неудачными опытами.

Сообщенія и сношенія. Желѣзныя дороги. Къ концу 1891 г. въ Японіи, кромѣ государственной желѣзной дороги, существовало нѣсколько частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ капиталомъ въ 77.590.000 іенъ. Протяженіе первой дороги было 869,5 километровъ, а частныхъ всѣхъ вмѣстѣ 1856,5; кромѣ того, послѣдними было приступлено къ постройкѣ и проектировано 1570,5 кил.

Правительство, кажется, имѣетъ намѣреніе сдѣлать заемъ въ промежутокъ времени съ 1892 по 1901 г., въ размѣрѣ 36 милліоновъ іенъ, съ цѣлью постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ линій для соединенія важныхъ внутреннихъ торговыхъ пунктовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ существуетъ предположеніе выкупить всѣ частныя желѣзныя дороги, кромѣ одной, для чего предназначенъ капиталъ въ 20 милліоновъ іенъ.

Телеграфы. Длина телеграфныхъ линій къ концу 1891 г. была 11495,7 килом.; сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ она увеличилась на 759,4 килом.; длина проволокъ 32.350 килом. (увеличилась на 2502,1 килом.), протяженіе же телефонныхъ линій равнялось 385,9 килом. (приращеніе 75,3 килом.).

Въ 1891 г. 435-ю телеграфными конторами [1]) (+90) было отправлено телеграммъ внутренняго сообщенія 4.429.746 на японскомъ шрифтѣ (+327.207) и 43,307 на европейскомъ (+1.544) и принято къ отправленію первыхъ 4.594.407 (+345.399), а вторыхъ 43.853 (+1.609).

Телеграммъ международнаго сообщенія было получено въ Японіи на японскомъ шрифтѣ 16.904 (—1.021) и на европейскомъ 38.549 (+336); отправлено же было таковыхъ изъ Японіи: первыхъ 16.594 (—22.47) и вторыхъ 34.430 (+1.436).

Почта. На попеченіи 3.432 японскихъ почтовыхъ учрежденій

---

[1]) Цифры въ скобкахъ означаютъ увеличеніе или уменьшеніе сравнительно съ 1890 годомъ.

въ 1891 г. было 235.812.021 простыхъ отправленій (изъ которыхъ 66.307.417 писемъ и 106.557.418 почтовыхъ картъ) и 2.863.490 страховыхъ (изъ которыхъ 2.588.330 писемъ); всего отправленій 238.675.511, на 22.031.024 болѣе чѣмъ въ 1890 году.

Портовыя сооруженія. Болѣе двухъ лѣтъ производится безостановочная подводная работа по сооруженію искусственнаго порта въ Іокогамѣ и въ настоящее время результаты уже обнаруживаются надъ поверхностью воды и при приливѣ. Строются два обхватывающихъ будущую гавань съ сѣвера и востока защитныхъ волнорѣза, длиною первый 2.086 и второй 1.640 километра.

Особенно много трудностей представляла укладка прочнаго фундамента на тинистомъ морскомъ грунтѣ, но онѣ нынѣ вполнѣ преодолѣны, такъ что можно ожидать въ скоромъ будущемъ окончательнаго устройства портовой ограды.

Молъ для приставанія судовъ, длиной 768 метровъ, долженъ имѣть по обѣимъ сторонамъ глубину воды при самомъ низкомъ ея уровнѣ отъ 18 до 26 англ. футъ, такъ что 10 судовъ будутъ имѣть возможность одновременно стоять у этого мола.

Предполагаютъ, что въ 1893 г. сооруженія будутъ вполнѣ закончены и съ приходящихъ судовъ будутъ взиматься кромѣ, обыкновенныхъ таможенныхъ, и портовыя пошлины. Относительно доставленія необходимыхъ для сооруженія новаго порта матеріаловъ изъ за-границы можно упомянуть вкратцѣ, такъ какъ всѣ поставки производятся подряднымъ путемъ и условія ихъ публикуются. Объявленія о поставкахъ требуемыхъ матеріаловъ заключаютъ въ себѣ точныя ихъ классификаціи по количеству, качеству и предѣльнымъ цѣнамъ, свѣдѣнія о срокѣ поставокъ и о требуемыхъ отъ подрядчиковъ гарантіяхъ, которыя, обыкновенно, заключаются въ денежной суммѣ, предъявляемой одновременно съ предложеніемъ взять подрядъ и затѣмъ, по его принятіи, о взносѣ залога до выполненія контракта въ размѣрѣ 10% приблизительной стоимости взятаго подряда.

Каждый европеецъ, равно и туземецъ, желающій взять подрядъ, обязанъ представить отъ консула или какого-либо авторитетнаго учрежденія удостовѣреніе о своей правоспособности на полученіе подряда и о достаточныхъ средствахъ для его выполненія; при

этомъ необходимо личное присутствіе конкурента на соисканіе подряда на мѣстѣ заключенія условія. Письменныя заявленія изъ Европы не принимаются въ соображеніе и не разсматриваются, такъ что желающіе принять успѣшное участіе въ дѣлѣ подрядовъ должны имѣть соотвѣтственнаго и полномочнаго представителя въ Японіи, который, опираясь на пріобрѣтенный опытъ, могъ бы въ необходимую минуту принять личное дѣятельное участіе въ торгахъ.

Сооруженіе порта въ Іокогамѣ побудило одно частное общество представить на одобреніе правительства проектъ и планы постройки корабельной верфи; насколько извѣстно, таковое одобреніе послѣдовало при условіи начать работы въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1893 г. и закончить ихъ черезъ 4 года.

Земледѣліе. Изъ всей поверхности Японіи, составляющей 382.410 кв. килом., въ 1891 г. отведено было подъ обработку земли около $^1/_8$ части, а именно 47.604 кв. килом., распредѣленныхъ по роду обработки слѣдующимъ образомъ. Рисомъ засѣяно было 27.388; ячменемъ 6.496; пшеницей особаго сорта безъ шелухи (Хадака-Муги-Triticum semicostatum) 5.951 и обыкновенной пшеницей (Triticum vulgare) 4.502; остальные же 3.267 кв. килом. заняты были различнаго рода другой культурой. Какъ видно, первенствующее мѣсто занимаетъ воздѣлываніе риса, чему причиной не только необходимость въ немъ, какъ главномъ питательномъ веществѣ японцевъ, но и постоянно возрастающій спросъ на него, какъ предметъ вывоза; урожай риса существенно вліяетъ на торговые обороты всей страны.

Послѣдній сборъ принесъ 65.394.300 гектолитровъ, въ среднемъ по 23,87 литра съ 100 кв. метр., что составляетъ урожай выше средняго; въ промежутокъ послѣдняго десятилѣтія (1881—1890) средній сборъ былъ 23,70 литра на 100 кв. метр.; 1890 же годъ былъ особенно обиленъ сборомъ риса, а именно 28,56 литра на 100 кв. метр.

Урожай ячменя въ 1891 году по качеству и количеству (138.820,200 гектол.) представилъ весьма хорошіе результаты сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ; также вполнѣ

удовлетворителенъ былъ урожай обоихъ сортовъ пшеницы (7.690.000 и 5.479.800 гектол.)

Министерство земледѣлія сдѣлало опытъ посѣва въ округѣ Ибара, въ провинціи Хитанъ, американскаго ячменя и англійской пшеницы; полученные результаты (болѣе 70 литр. на 100 кв. метр.) въ пять разъ превзошли получаемые обыкновенно отъ тѣхъ же посѣвовъ мѣстныхъ сѣмянъ; такъ что, принимая въ расчетъ стоимость пріобрѣтенія и доставки сѣмянъ изъ заграницы, равно и качество полученнаго сбора, опытъ оказался настолько удачнымъ, что предвидится повтореніе его въ крупныхъ размѣрахъ.

Прочихъ видовъ посѣва результаты урожая 1891 г. слѣдующіе: гречихи собрано 1.221.300 гектол., проса 2.810.000 гектол.; рѣпы 3.361.200 гектолитровъ; чаю 2.5059.800 килограмъ; индиго 49.413.000 килогр.; табаку 2.7118.800 и хлопка 57.089.100 килогр. Площадь посѣва послѣднимъ, уменьшившись въ 1891 г. сравнительно съ 1890 г. на 161, занимала всего 795 кв. килом., причиной чему служатъ бывшіе осенью 1890 г. ураганы и наводненія, сильно повредившіе плантаціямъ хлопка въ южныхъ провинціяхъ.

На воздѣлываніе льна и конопли стали обращать большое вниманіе на островѣ Іессо; почва и климатъ вполнѣ благопріятствуютъ этого рода культурѣ, нашедшей поддержку правительства; сравнительно съ обработкой земли подъ пшеницу и другія хлѣбныя растенія, дающей туземному земледѣльцу отъ 7 до 8 дол. со 100 кв. метр., она приноситъ ему вдвое больше.

Торговля. По оффиціальнымъ статистическимъ свѣдѣніямъ за 1891 годъ цѣнность ввоза въ Японію достигла въ означенномъ году 62.927.268, вывоза — 79.527.272 іенъ; слѣдовательно общій торговый оборотъ равнялся 142.454.540 іенамъ. По сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ онъ увеличился на 4.122.454 іены, но въ частности произошли значительныя колебанія, а именно: ввозъ уменьшился на 18.801.312, а вывозъ увеличился на 22.923.766 іенъ. Не слѣдуетъ, однако, упускать изъ вида, что торговыя цифры за 1890 г. не могутъ считаться нормальными, такъ какъ главный предметъ вывоза рисъ, вслѣдствіе неурожайнаго 1890 года, оказался въ означенномъ году предметомъ ввоза и на значительную сумму, превышавшую 12 милліоновъ іенъ.

Поэтому, для правильнаго опредѣленія внѣшнихъ торговыхъ отношеній Японіи за 1891 г., слѣдуетъ взять во вниманіе данныя за года, предшествовавшіе 1890 году, изъ которыхъ видно, что цѣнность ввоза съ 1888 года колебалась между 63 и 66 милліонами іенъ, цѣнность же вывоза замѣтно возрасла и превысила въ отчетномъ году первую на 16.600.004 іены, что является неопровержимымъ доказательствомъ преуспѣянія Японіи въ экономическомъ отношеніи и, дѣйствительно, въ девятилѣтній промежутокъ времени съ 1883 г. общій торговый оборотъ страны удвоился.

При этомъ надо принять во вниманіе, что до 1888 г. японская таможня дѣлала расчетъ платежей пошлинъ по слишкомъ высокому для себя курсу, а именно считала одну іену равной 4 шилингамъ 1 пенсу. Съ 1888 же года къ платежу пошлинъ примѣнялась таблица вексельнаго курса à vue по среднему выводу за предшествовавшее четырехлѣтіе; такъ въ 1891 г. одна іена оцѣнивалась въ 3 шил. 4 пенса, вексельный же курсъ на Лондонъ былъ 3 шил. $2^5/_8$ пенса.

Вся внѣшняя торговля Японіи за 1890 и 91 г. г. распредѣляется слѣдующимъ образомъ между портами (цѣнность въ іенахъ):

Порты.	1891 г.		1890 г.	
	Ввозъ.	Вывозъ.	Ввозъ.	Вывозъ.
Іокогама	28.982,816	49.540,894	40.645,762	32.331,990
Кобе и Осака	29.785,206	22.714,820	35.391,522	17.406,593
Нагасаки	2.932,133	3.842,222	3.410,952	4.314,391
Хакодате	217,481	638,709	676,534	823,034
Остальные порты	1.009,632	2.709,627	1.603,810	1.727,498

Изъ этой таблицы видно, что ввозъ товаровъ въ Іокогамскій портъ въ 1891 г. значительно уменьшился по сравненію съ 1890 г., а также и 1889 г., и въ этомъ отношеніи Іокогама впервые отдала преимущество Кобе вмѣстѣ съ Осакой, которые въ противоположность Іокогамѣ получили съ 1889 г. развитіе относительно цѣнности ввозимыхъ въ нихъ товаровъ. Торговый міръ Іокогамы состоитъ изъ опытныхъ и бывалыхъ купцовъ, отличающихся неизмѣннымъ осторожнымъ веденіемъ своихъ дѣлъ, тогда какъ купечество въ Кобе проникнуто молодымъ, живымъ духомъ предпріимчивости. Поэтому многіе товары, какъ напримѣръ: оружіе, желѣзнодорож-

ные матеріалы, часы, машины, инструменты, разнаго рода продукты, а въ особенности мука и сгущенное молоко, бумага, шляпы, аптекарскіе товары, анилиновыя краски, оконныя стекла, кожи, металлы и металлическія издѣлія, парафинъ, воскъ, керосинъ, бѣлый сахаръ, хлопокъ и т. д., привозимые ранѣе изъ заграницы въ Іокогаму, получили въ настоящее время гораздо болѣе легкій и широкій сбытъ въ Кобе. Равнымъ образомъ знаменуется и развитіе вывозной торговли изъ Кобе. Сдѣланная здѣшнимъ купечествомъ въ 1891 г., въ періодъ чайной торговли, смѣлая попытка задержать на свой рискъ значительные запасы чая, предназначенные для Іокогамы, возбудили опасенія въ японской прессѣ въ возможности перехода всей чайной торговли Іокогамы въ руки купцовъ Кобе.

Цѣнность товаровъ, ввезенныхъ въ отчетномъ году японскими купцами, равнялась 14.276,380 іенамъ, на 5.245,384 менѣе, чѣмъ въ 1890 г.; но слѣдуетъ принять во вниманіе, что въ послѣднемъ произошелъ исключительный по количеству ввозъ риса, такъ что по сравненію съ предшествовавшими 10-ю годами оказывается, тѣмъ не менѣе, по результатамъ 1891 года, что участіе японскихъ купцовъ въ привозной торговлѣ принимаетъ все бо̀льшіе размѣры.

Правительство непосредственно для себя ввезло въ 1891 г. товаровъ на 985.085 іенъ, на $^1/_4$ милліона менѣе, чѣмъ въ 90 г. Но главная часть ввозной торговли находится еще и нынѣ въ рукахъ европейскихъ купцовъ (47.629,803 іены). Что касается участія японскихъ купцовъ въ вывозной торговлѣ, то на ихъ долю за 1891 г. причитается 8.770,765 іенъ, на $2^1/_2$ милл. іенъ болѣе, чѣмъ въ 1890 г.; эти результаты оказались наилучшими по настоящее время; остальная часть вывозной торговли, приблизительно на 71 милліонъ, находилась въ рукахъ европейскихъ купцовъ; правительство же прямого участія въ вывозѣ не принимаетъ.

Операціи ввозной торговли оказались мало выгодными въ 1891 г. для японскихъ купцовъ, вслѣдствіе сильно упавшаго курса, который понизился послѣдовательно съ 3 ш. $5^2/_8$ п. до 3 ш. $1^1/_4$ пенсовъ на векселя по предъявленію. Но существуетъ надежда,

что цѣнность серебра снова повысится и что ввозъ вообще не подвергнется уменьшенію.

Японскіе покупатели сильно воздерживались отъ операцій, такъ что продавцы принуждены были сбывать товары не ожидая улучшенія цѣнъ; кромѣ того, было общее сѣтованіе на неисправные платежи со стороны японскихъ покупщиковъ; были даже случаи неисполненія ими вовсе заключенныхъ контрактовъ; это распространялось главнымъ образомъ на товары, наиболѣе подверженные вліянію курса, какъ то: хлопчато-бумажная и шерстяная ткань и т. п., тогда какъ сдѣлки съ металлами, именно съ желѣзомъ, прошли почти гладко и быстро.

Свѣдѣнія о важнѣйшихъ предметахъ ввоза. Цѣнное оружіе, охотничьи принадлежности, револьверы и т. п. были въ постоянномъ спросѣ и ввозъ этихъ предметовъ достигъ, не подвергаясь колебаніямъ цѣнъ, увеличенія. Стѣнные часы доставляются съ каждымъ годомъ въ меньшемъ количествѣ; въ 1891 г. ихъ вывезено было почти на половину менѣе, нежели въ 1890 г.; въ такомъ же положеніи находится и оборотъ съ карманными часами, но при этомъ наилучшія издѣлія, а именно швейцарскіе анкерные и ремонтуарные часы повысились въ цѣнѣ.

На инструменты музыкальные, фотографическіе, хирургическіе и другіе научные спросъ былъ не великъ. Ввозъ машинъ прядильныхъ и рудниковыхъ увеличился, но печатныхъ, копировальныхъ, швейныхъ, ткацкихъ и писчебумажныхъ замѣтно уменьшился. Между различными продуктами ввоза первое мѣсто занимали сгущенное молоко и мука. Особенно хорошія сдѣлки произошли съ американской мукой низшихъ сортовъ; имѣвшіеся небольшіе запасы способствовали тому, что при общемъ колебаніи цѣны на муку стремились къ повышенію; то же обстоятельство было причиной тому, что сгущенное молоко въ жестянкѣ имѣло въ теченіе всего года хорошій сбытъ при твердой рыночной цѣнѣ.

Ввозъ коровьяго масла оказался по сравненію съ 1890 годомъ нѣсколько слабѣе. Вслѣдствіе имѣвшихся съ 1890 года большихъ запасовъ печатной бумаги въ складахъ ввозъ таковой въ 1891 г. уменьшился почти на $^1/_3$ сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ. Независимо этого, успѣхи производства бумаги изъ клѣт-

чатки въ самой Японіи должны оказать въ скоромъ времени значительную конкуренцію ввозной бумажной торговлѣ. На всякаго рода бумагу спросъ становится не великъ и ограничивается лишь высшими сортами. Изъ цвѣтной бумаги золотая пользовалась живымъ сбытомъ, но при низкихъ цѣнахъ. Ввозъ башмачнаго товара достигъ минимума, такъ какъ мѣстное производство удовлетворяетъ потребностямъ какъ туземцевъ, такъ и иностранцевъ. Спросъ на шляпы, наоборотъ, находился на значительной степени. Въ особенности предпочитались дешевыя издѣлія, а именно круглыя войлочныя шляпы съ мягкой тульей и твердыми полями. Производство соломенныхъ шляпъ развивается успѣшно въ самой Японіи и ограничиваетъ бывшій до сего времени значительный ввозъ этого рода издѣлій.

Требованіе на химическіе и аптекарскіе товары постоянно возрастаетъ, равно и ввозъ означенныхъ предметовъ, такъ какъ попытки удовлетворить потребности въ нихъ собственнымъ производствомъ оказались не выгодными какъ по слишкомъ высокимъ цѣнамъ, такъ и по качеству фабрикатовъ. Начавшійся съ 1886 г. удачнымъ образомъ ввозъ изъ Австріи винокаменной кислоты совершенно прекратился какъ вслѣдствіе смерти иниціатора этого дѣла, такъ и по причинѣ произведеннаго въ началѣ 1891 г. изслѣдованія послѣдней ввезенной партіи японской гигіенической лабораторіей, не признавшей ея годною.

Вообще лицамъ, желающимъ завязать торговыя сношенія съ Японіей по поставкѣ аптекарскихъ и химическихъ матеріаловъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что фабрикаты ихъ должны удовлетворять весьма строгимъ требованіямъ японской фармакопеи, такъ какъ заказчики принимаютъ этотъ товаръ лишь по наложеніи на немъ въ Японіи офиціальнаго клейма о его доброкачественности, сопряженная же съ отправкой въ Японію нагрузка и перегрузка этого рода товара сильно отражается на его достоинствахъ при не достаточно тщательной упаковкѣ. Вообще необходимо обращать самое серьезное вниманіе на упаковку при отправленіи всякаго рода товаровъ въ Японію, что составляетъ одно изъ непремѣнныхъ условій для успѣха дѣла. Ввозъ красокъ и красильныхъ веществъ, именно анилиновыхъ и масляныхъ красокъ

и сухого индиго оказался въ 1891 г. немного выше, чѣмъ въ 1890 г., но сбытъ, однако, былъ очень ограниченъ вслѣдствіе вялости рынка и невыгоденъ для продавцевъ. Оконныя стекла были ввезены въ одинаковомъ количествѣ съ предшествовавшими годами, но ввозъ стекляннаго товара вообще весьма сильно понизился. Японскіе купцы обратили мало вниманія на ввезенные запасы этого товара, а продавцы, въ виду курса на серебро и вздорожанія товара въ мѣстахъ вывоза, крѣпко держались своихъ цѣнъ, вслѣдствіе чего сбытъ былъ весьма ограниченъ и для продавцевъ оказался невыгоднымъ.

Желѣзо и желѣзнаго товара ввезено было въ 1891 г. на $1^1/_2$ милліона іенъ менѣе,чѣмъ въ 1890 г. и вообще меньше, чѣмъ въ послѣдніе четыре года, но сбытъ былъ нормальный, безъ застоя, главнымъ образомъ пріобрѣтало желѣзо для своихъ нуждъ правительство. Въ настоящее время большое значеніе пріобрѣтаетъ ввозъ стали для потребностей кораблестроенія и изготовленія оружія; надобность въ ней будетъ продолжаться еще долгое время, но для успѣха предпріятія ввоза стали необходимы въ Японіи опытные, полномочные агенты. Какъ на другіе металлы, ввозимые въ Японію, слѣдуетъ обратить вниманіе на свинецъ въ свинкахъ, фольгу для укупорки чая, ртуть и олово.

Потребность Японіи въ парафиновомъ маслѣ и воскѣ постоянно возрастаетъ, соотвѣтственно чему увеличивается и ввозъ этихъ товаровъ изъ заграницы; попытки покрыть требованія въ нихъ мѣстнымъ изготовленіемъ не достигли пока успѣха.

Керосинъ составляетъ одинъ изъ самыхъ значительныхъ предметовъ ввоза въ Японію, а именно ежегодно ввозится его на сумму отъ $4^1/_2$ до 5 милліоновъ іенъ. За пять лѣтъ до настоящаго времени вся потребность въ керосинѣ удовлетворялась ввозомъ таковаго изъ Америки, но теперь, при развитіи нефтяныхъ источниковъ на берегахъ Каспійскаго моря, русскій керосинъ проникъ черезъ Индію въ Японію и составляетъ одну четверть ежегоднаго ввоза. Русскій керосинъ дешевле американскаго и, хотя уступаетъ послѣднему въ качествѣ, такъ какъ при сгораніи даетъ больше дыма и копоти, тѣмъ не менѣе предпочитается японцами. Но отправители русскаго керосина не удовлетворены

достигнутыми результатами и стремятся къ большему, чего имъ, вѣроятно, удастся достигнуть при осуществленіи проекта постройки спеціальныхъ наливныхъ паровыхъ судовъ для прямого доставленія керосина на востокъ. Общество суэцкаго канала, кажется, дало свое разрѣшеніе на пропускъ такихъ судовъ черезъ каналъ при соблюденіи нѣкоторыхъ мѣръ предосторожности въ ихъ постройкѣ [1]). Если этотъ проектъ удастся, то, несомнѣнно, ввозъ американскаго керосина сильно пострадаетъ вслѣдствіе дешевизны перевозки русскаго керосина; одно только обстоятельство требуетъ еще разрѣшенія на практикѣ, а именно трудность распространенія и укупорки для внутренняго употребленія въ странѣ керосина, доставленнаго наливомъ.

Ввозъ бураго и бѣлаго сахара оказался менѣе, чѣмъ въ 1890 г., но болѣе 1889 г.; спроса на головы сахара не было вовсе; при этомъ цѣны на всѣ сорта сахара пали и отправители получили неудовлетворительные результаты въ своихъ предпріятіяхъ.

Цѣнность хлопчатобумажной ткани, ввезенной въ Японію въ 1882 году, достигала $6^1/_2$ милліоновъ іенъ, въ 1888 году ввозъ былъ на высшей степени своего развитія, а именно выразился цифрой въ $13^1/_2$ милліоновъ, затѣмъ началъ постепенно падать и въ 1891 г. равнялся $5^1/_2$ милліонамъ. Это объясняется тѣмъ, что принятыя въ свое время японскими купцами и банками мѣры учрежденіемъ бумагопрядильныхъ фабрикъ для воспрепятствованія расширенію ввоза хлопчатобумажной ткани изъ заграницы, достигли весьма благопріятныхъ результатовъ и совершенно подорвали дѣятельность нѣсколькихъ англійскихъ фирмъ ввозной торговли. Зато, съ другой стороны, цѣнность ввезеннаго въ 1891 г. сыраго хлопка возвысилась съ $1^1/_2$ милліоновъ 1888 г. до 7 милліоновъ іенъ.

Ввозъ всякаго рода мануфактурнаго товара пострадалъ отъ колебанія вексельнаго курса и къ концу года обнаружился въ немъ недостатокъ на рынкѣ.

Торговля шерстяными матеріями, не смотря на уменьшеніе

---

[1]) По сообщенію одного изъ консульствъ въ Батумѣ, таковое разрѣшеніе дѣствительно дано въ концѣ сентября мѣсяца одному паровому судну, налитому керосиномъ. *Прим. ред.*

ввоза, была тоже тиха; лишь къ концу года нашли сбытъ фланели и одѣяла. Въ общемъ всѣ сдѣлки были невыгодны. До настоящаго времени ежегодно привозилось 120,000 ярдовъ темносиняго сукна для японской полиціи и 80,000 ярдовъ такой же саржи для обмундированія чиновъ флота. Въ отчетномъ же году одна изъ бумагопрядильныхъ фабрикъ получила заказъ на матерію для полиціи въ Токіо и на 30,000 ярдовъ саржи, вслѣдствіе чего къ ней же обратились полицейскія управленія Осаки и другихъ префектуръ; кромѣ того, и дворцовое управленіе намѣрено дать той же фабрикѣ поставку матеріи для ливрей придворныхъ служителей.

Ввозъ пива постепенно уменьшается съ развитіемъ пивоваренія въ самой Японіи; что же касается винъ и ликеровъ, то ввозъ ихъ остается на одинаковой высотѣ, главнымъ образомъ, для удовлетворенія потребности въ нихъ гостинницъ, иностранцевъ и высокопоставленныхъ японцевъ.

Вывозная торговля. Въ отчетномъ году дѣла вывозной торговли были въ блестящемъ состояніи; колебаніе цѣны на серебро отразилось на ней благопріятно и дало возможность странѣ удержать равновѣсіе въ ея внѣшней и внутренней торговлѣ. Вывозъ японской бумаги, въ особенности обоевъ съ подражаніемъ кожѣ, равно и москательныхъ товаровъ оказался равнымъ вывозу предшествовавшаго года. Камфора, самый важный предметъ вывоза между послѣдними товарами, была въ весьма значительномъ спросѣ по высокимъ цѣнамъ; въ послѣднее время на нее явилось особенно значительное требованіе для приготовленія бездымнаго пороха, неизвѣстнаго еще въ Японіи, но съ другой стороны съ японской камфорой теперь конкурируетъ искусственная американская, добываемая изъ каменнаго угля, дегтя и нефти; эта камфора употребляется въ Америкѣ какъ средство противъ моли и дезинфекціонное.

Съ кристаллами перечной мяты сдѣлки для вывоза были удовлетворительны до конца ноября при имѣвшихся большихъ запасахъ на рынкѣ и уступчивости въ цѣнахъ со стороны японскихъ продавцевъ; но затѣмъ вслѣдствіе повышенія цѣнъ на заготовленіе новыхъ запасовъ произошелъ застой, разрѣшившійся однако къ

концу года установленіемъ, послѣ нѣкоторыхъ колебаній, прежнихъ цѣнъ. Бадьяное сѣмя было въ большомъ спросѣ, въ особенности для вывоза въ Китай, гдѣ изъ него изготовляется масло. Сѣра при бывшихъ небольшихъ запасахъ не могла удовлетворить требованіямъ ея вывоза. По своему хорошему качеству и малому содержанію примѣсей (5—10%) пріобрѣла извѣстность сѣра, добываемая на островѣ Ивошимѣ въ группѣ Бонинскихъ острововъ; ее можно употреблять не очищенную; въ декабрѣ 1891 г. было вывезено значительное количество тоннъ этой сѣры, далеко превосходящей по достоинствамъ добываемую на островѣ Іессо.

На островѣ Ивошимѣ она находится прямо на поверхности земли и, если оправдаются слухи, что весь островъ состоитъ изъ сѣры, то вывозная торговля Японіи этимъ матеріаломъ, безъ сомнѣнія, сильно разовьется. Относительно значенія вывоза риса въ Европу японцы не безосновательно питаютъ надежду на будущее. Вывозъ риса, находившійся до сихъ поръ всецѣло въ рукахъ правительства, съ 1889 года сдѣлался окончательно достояніемъ частной торговли. Уже въ сказанномъ году вывозъ риса достигъ суммы въ 7½ милліоновъ іенъ, при средней цѣнѣ 2,77 іенъ за гектолитръ. Затѣмъ наступилъ неурожай 1889 года, вызванный бурями и наводненіями въ областяхъ Японіи, наиболѣе богатыхъ производительностію риса, и уже въ сентябрѣ мѣсяцѣ цѣны на рисъ возрасли до 4.73 іенъ за гектолитръ.

Несмотря на послѣдовавшій за неурожаемъ голодъ, въ декабрѣ 1889 г. въ Осакѣ былъ запасъ риса въ 286,836 г. л.; въ 1-ю четверть 1890 г. цѣны на рисъ колебались отъ 4,32 до 5,32 іенъ за г. л. и, наконецъ, несмотря на то, что громадное количество риса было ввезено для народнаго продовольствія, въ іюнѣ мѣсяцѣ рисъ достигъ небывалой цѣны 6,10 іенъ за гектолитръ. Съ самымъ возбужденнымъ вниманіемъ слѣдили въ Японіи за успѣхомъ новаго урожая, который, однакожъ, выяснился настолько удовлетворительнымъ, что уже въ ноябрѣ мѣсяцѣ цѣны упали до 3,24 іенъ за г. л. Все количество риса, ввезенное въ 1890 г. извнѣ въ Японію, всего 3½ милліона г. л., ни малѣйшимъ образомъ не повліяло на цѣны и было совершенно удивительно, что, одновременно съ этимъ ввозомъ, было вывезено 1½ милліона г. л. японскаго риса.

Дѣла съ японскимъ рисомъ въ теченіе 1891 г. вызываютъ еще большее изумленіе.

Въ первое полугодіе было вывезено $1^1/_4$ милліона г. л. риса, когда одновремено было ввезено извнѣ 700/т. г. л. Цѣны на японскій рисъ стояли наиболѣе высокими въ февралѣ—4,04 іенъ и самыя низкія въ апрѣлѣ—3,42 іенъ за г. л. Во 2-ю половину 1891 г. изъ одной Кореи было ввезено свыше 200/т. г. л. риса и въ то-же время вывозъ представлялъ количество вдвое большее и при обстоятельствахъ едвали не менѣе благопріятныхъ, чѣмъ въ первое полугодіе.

Когда въ серединѣ ноября цѣны достигли 4,47 іенъ, правительствомъ были предприняты мѣры, чтобы выяснить причины этого вздорожанія и тогда открылось, что это было результатомъ лишь излишнихъ опасеній въ ущербѣ, нанесенномъ мѣстными бурями, наводненіемъ и землетрясеніемъ 28 октября.

Обнародованныя свѣдѣнія рисовой биржи въ Осакѣ о положительныхъ данныхъ урожая вернули, наконецъ, рынку необходимое спокойствіе.

Улучшающіеся результаты сдѣлокъ съ японскимъ рисомъ показываютъ, что цѣна въ 5 іенъ за коку (2,77 іенъ за г. л.) самая благопріятная для вывоза. При всемъ томъ выяснилось, что ввозъ риса въ Японію не мѣшаетъ вывозу и ввозъ не имѣлъ никакого віянія на колебаніе цѣнъ. Изъ всего сказаннаго слѣдуетъ, что вывозъ японскаго риса имѣетъ громадное значеніе для торговли, при чемъ его цѣна при пониженіи фрахта весьма выгодна для экспорта. Рисъ, привозимый извнѣ въ Японію, обыкновенно индійскаго, китайскаго или корейскаго происхожденія; въ предъидущемъ году ввозъ изъ Кореи достигъ 80% и окончательно задавилъ таковой изъ Индіи. Корейскій рисъ, который былъ прежде болѣе низкаго качества и мало употребляемъ вслѣдствіе сквернаго вкуса, теперь настолько улучшился, что онъ въ Японіи подмѣшивается къ мѣстному рису и при томъ такъ удачно, что въ мелочной торговлѣ онъ идетъ за чистый японскій; корейскій рисъ на 1 іену за коку дешевле японскаго.

Японія покупаетъ дешевый рисъ для внутренняго употребленія и продаетъ съ хорошимъ барышемъ мѣстный продуктъ, который

на всемірномъ рынкѣ въ качествѣ итальянскаго играетъ ту-же роль, какъ въ Японіи корейскій.

Вывозъ антимонія понизился на цѣлую треть сравнительно съ предъидущимъ годомъ, но равняется вывозу 1889 г. На главномъ рынкѣ для этого металла въ Кобе, при небольшихъ запасахъ, цѣны держатся крѣпко въ 11 іенъ за пикуль (1 пикуль=60,1 килогр.). Вслѣдствіе уменьшенія запасовъ значительно понизился и вывозъ мѣди въ отчетномъ году. Несмотря на большіе запасы на европейскихъ рынкахъ мѣди изъ Америки, цѣны здѣсь достаточно выгодны—50 фунтовъ за тонну красной или желтой мѣди.

Вывозъ мѣди распространяется главнымъ образомъ на Китай для чеканки монеты. Главнымъ источникомъ для мѣднаго рынка въ Кобе служатъ рудники Бешнама-Мура (префектура Эхиме) на островѣ Сикоку; чтобъ увеличить ежегодную производительность ихъ съ 2 милліоновъ килогр. еще на 1 мил., было рѣшено построить въ 1892 г. желѣзную дорогу отъ рудниковъ къ берегу у Сумитото.

Вывозъ маселъ и воска въ сравненіи съ предъидущимъ годомъ почти удвоился, при чемъ главнымъ образомъ въ немъ участвовали Кобе съ растительнымъ воскомъ и рапсовымъ масломъ и Іокогама съ рыбьимъ жиромъ.

Относительно дѣлъ съ шелкомъ 1890 годъ былъ завершенъ большими запасами сырца на рынкѣ.

Въ теченіе года, однако, запасы были истощены; новый урожай шелка оказался богаче количествомъ, но хуже качествомъ, чѣмъ въ предъидущемъ году, и при открытіи новаго рынка цѣны стояли на 150 іенъ ниже.

Въ общемъ Японія должна быть довольною 1891 годомъ по торговлѣ шелкомъ.

За послѣднія 5—6 лѣтъ прилагаются значительныя старанія для увеличенія вѣса шелка сырца, именно его смачиваютъ соленой или сахарной водой, предпочтительно послѣдней, такъ какъ при этомъ труднѣе открыть ее присутствіе на ощупь, чѣмъ соль.

Послѣ такой обработки вѣсъ шелка увеличивается на 2%, при чемъ шелкъ при окраскѣ сейчасъ же теряетъ свой блескъ. На мѣстномъ шелковомъ рынкѣ употребляютъ всѣ усилія, чтобы найти средство констатировать эту фальсификацію.

Вслѣдъ за пятилѣтнимъ угнетѣніемъ чайнаго рынка вывозъ чая достигъ въ отчетномъ году значительнаго развитія. Послѣдній урожай доставилъ весьма удовлетворительный сборъ, уступавшій, однако, въ качественномъ отношеніи предъидущему. Главная часть вывоза по обыкновенію направилась въ Америку и въ теченіе чайнаго сезона было куплено въ Японіи для Соединенныхъ Штатовъ 2.106,500 фунтовъ; американскій рынокъ потребляетъ преимущественно средніе сорта. Оставшіеся къ концу года запасы чая представляли только плохіе сорта и послѣднія сдѣлки съ чаемъ доставили большія разочарованія, въ особенности для заграничныхъ заказчиковъ.

Вывозъ бумажной мануфактуры въ Китай и шелковыхъ носовыхъ платковъ и матерій въ Европу и Америку наглядно возрастаетъ, и это есть слѣдствіе постоянно прогрессирующей ткацкой промышленности въ Японіи.

Вывозъ табака въ листьяхъ сильно понизился въ сравненіи съ предъидущимъ годомъ и въ особенности съ 1889 г.; оставшіеся отъ послѣдняго года запасы, вслѣдствіе ихъ низкаго качества, не нашли покупателей и пошли на внутреннее употребленіе. Новый же урожай, появившійся на рынкѣ въ концѣ сентября также не нашелъ, вслѣдствіе крѣпкихъ и высокихъ цѣнъ, покупателей.

Добыча каменнаго угля въ Японіи достигаетъ ежегодно $2^1/_2$ мил. тоннъ, изъ которыхъ 1 мил. слѣдуетъ опредѣлить на внутреннее потребленіе. Вывозъ угля, со включеніемъ сюда угля для судоваго употребленія, превышалъ вывозъ предъидущаго года почти на 1 мил. тоннъ. Добыча угля превышаетъ спросъ его на рынкѣ и такимъ образомъ накапливаются громадные запасы, которые и выжидаютъ благопріятныхъ сдѣлокъ.

Поэтому и въ Шанхаѣ и въ Гонконгѣ нагромождаются значительные запасы японскаго угля. Не смотря на то, что къ концу отчетнаго года, вслѣдствіе перепроизводства и накопившихся запасовъ, владѣльцы шахтъ были крайне стѣснены и потерпѣли убытки, они не могли ограничить добычу угля, такъ какъ рабочіе заявили, что они предпочитаютъ работать за меньшую плату, чѣмъ совсѣмъ лишиться заработка.

Лѣтомъ 1891 г., вслѣдствіе наводненія, работы на Такосимскихъ шахтахъ были пріостановлены; казалось бы, что цѣны на уголь должны были подняться, но запасы его въ Токіо и Осакѣ были, да и теперь еще такъ велики, что нельзя предвидѣть никакого повышенія цѣнъ. Заслуживаетъ вниманія постоянно возрастающій вывозъ въ Остъ-Индію и другія колоніи легкихъ двухколесныхъ повозокъ „Джинрикша“.

Вывозъ японскихъ спичекъ постоянно увеличивается; въ 1890 г. ихъ было вывезено 126,180 тоннъ по цѣнѣ 11,60 іенъ за ящикъ (тонну).

Въ 1891 г. вывезено было спичекъ на 354,000 іенъ.

Вывозъ половиковъ и матовъ постепенно дѣлается значительнымъ предметомъ вывозной торговли.

Вывозъ зонтиковъ и зонтичныхъ спицъ, вслѣдствіе усовершенствованія въ ихъ производствѣ, достигъ небывалой еще высоты.

Въ отчетномъ году вывозъ японскихъ рѣдкостей, въ числѣ которыхъ фарфоровыя и лаковыя издѣлія и вѣера занимаютъ первое мѣсто, превышаетъ на 1 мил. іенъ вывозъ предъидущаго года; но постоянно возрастающій спросъ на болѣе дешевыя издѣлія весьма неблагопріятно отозвался на мѣстныхъ производителяхъ.

Вывозъ лаковыхъ издѣлій, начавшійся одновременно съ открытіемъ Японіи для внѣшней торговли, возрасталъ до 1880 г., но съ этихъ поръ онъ измѣненіямъ не подвергается, такъ какъ съ возрастающимъ спросомъ понижалась тщательность отдѣлки издѣлій и рынокъ заваленъ дешевыми и плохими издѣліями; какъ слѣдствіе того, что японскія лаковыя издѣлія лишились довѣрія и въ Европѣ и въ Америкѣ, въ послѣднюю сбываются таковыя нѣмецкаго изготовленія за японскія.

Участіе отдѣльныхъ странъ въ торговомъ обмѣнѣ.

Участіе отдѣльныхъ странъ въ торговомъ обмѣнѣ съ Японіей за послѣдніе два года выражается въ слѣдующихъ цифрахъ (цѣны въ іенахъ):

СТРАНЫ:	Ввозъ.		Вывозъ.	
	1891 г.	1890 г.	1891 г.	1890 г.
Итогъ . . .	69.927,268	81.728,580	79.527,272	56.603,506
Великобританія	19.996,051	26.619,102	5.633,140	5.638,980
Китай и Гонконгъ . . .	13.888,034	14.345,597	18.404,546	14.593,901
Соединенные Штаты . .	6.840,048	6.874,532	29.795,755	19.821,438
Британская Индія	5.614,078	8.910,892	987,995	590,786
Германія	5.127,476	6.856,956	1.456,596	846,921
Корея	4.032,922	4.363,540	1.466,340	1.250,713
Франція	2.834,052	3.869,332	15.120,075	8.354,393
Россія	884,621	464,657	315,837	246,311
Бельгія	688,958	1.032,351		
Швейцарія	549,970	858,610	259,036	11,128
Испанія и Филиппинскіе о-ва	282,083	262,623	117,459	197,249
Австралія	228,834	334,239	757,101	795,044
Италія	111,887	128,744	754,780	214,291
Голландія	44,341	23,210		
Данія	41,914	75,075		
Австро-Венгрія	27,611	24,151	291,566	307,108
Канада	20,835	25,659	1.342,667	1.022,815

По сличеніи стоимости общаго торговаго оборота различныхъ странъ съ Японіей видно, что Англія въ отчетномъ году опять уступила Соединеннымъ Штатамъ первое мѣсто, которое она занимала съ 1888 года. Послѣдніе въ своемъ общемъ оборотѣ ввоза и вывоза за 1891 году представляютъ цѣнность свыше $36^1/_2$ милліоновъ іенъ, тогда какъ общій оборотъ англійской торговли уменьшился по сравненію съ предыдущимъ годомъ почти на $6^1/_2$ милліоновъ.

Франція занимаетъ по обороту третье мѣсто, если отдѣлить торговые обороты Гонконга отъ таковыхъ Китая.

Общая стоимость торговыхъ оборотовъ Гонконга съ Японіей лишь на 285,800 іенъ меньше, чѣмъ Франціи.

Британская Индія значительно потеряла въ торговомъ отношеніи въ Японіи вслѣдствіе уменьшенія вывоза хлопка.

Обороты Германіи съ Японіей въ отчетномъ году уменьшились на $6^1/_2$ мил. іенъ противъ предыдущаго года. Италія послѣ прошлогодняго угнетенія приняла участіе въ японской торговлѣ на 867,000 іенъ.

Ввозъ изъ Россіи вслѣдствіе значительно возросшаго потребленія русскаго керосина въ Японіи увеличился свыше милліона іенъ.

Важнѣйшіе предметы ввоза и вывоза. Нижеслѣдующая таблица даетъ общій обзоръ главныхъ предметовъ ввоза и вывоза въ теченіе 1891 года по сравненію съ предыдущимъ годомъ и съ указаніемъ участія отдѣльныхъ странъ въ торговыхъ оборотахъ по каждому изъ предметовъ.

Ввозъ.

Предметы.	1891 г. Количество.	1891 г. Цѣность въ іенахъ.	1890 г. Количество.	1890 г. Цѣность въ іенахъ.	Въ 1891 году.	
Орудія штукъ	21	100,333	6	134,931	Англія	64,106
					Франція	35,111
Разное оружіе	—	508,458	—	449,094	Германія	343,376
					Франція	121,034
					Англія	25,432
					Соедин. штаты	17,333
Карманные часы	75,316	441,606	154,335	734,931	Швеція	392,522
					Соедин. штаты	30,823
					Франція	16,697
Желѣзнодорож. вагоны	—	259,412	—	635,248	Англія	219,050
					Германія	28,030
					Соедин. штаты	12,332
Локомотивы	—	595,474	—	659,016	Англія	507,737
					Соед. штаты	54,379
					Германія	33,358
Разнаго рода машины	—	1.378,972	—	2.847,393	Англія	919,284
					Соед. штаты	201,266
					Германія	145,487
					Франція	106,068
Пароходныя машины	—	136,328	—	345,016	Англія	121,973
					Франція	8,921
Пароходы	6	671,070	9	732,984	Англія	519,870
					Германія	151,200
Мука квартеровъ	54,296	342,504	40,252	229,586	Соед. штаты	338,319
Рисъ квартеровъ	1.088,482	3.010,879	2.757,960	12.302,884	Корея	2.225,043
					Бр. Индія	181,176
					Китай	85,657
Бобы, горохъ, стручки кварт.	642,607	2.010,879	540,110	1.856,279	Корея	1.198,962
					Китай	84,492
Полосовое и шворневое желѣзо кв.	229,642	870,410	191,187	830,116	Англія	577,338
					Бельгія	172,415
					Германія	103,742
					Франція	14,771
Рельсы кв.	214,626	700,538	340,700	1.259,381	Англія	484,401
					Германія	195,164
					Бельгія	20,973

Предметы.	1891 г. Количество.	1891 г. Цѣнность въ іенахъ.	1890 г. Количество.	1890 г. Цѣнностя въ іенахъ.	Въ 1891 году.	
Проволока. кв.	108,235	656,179	99,553	693,791	Германія . .	473,328
					Англія	121,838
					Бельгія . . .	57,164
Керосинъ, гектолит. . .	1.839,347	4.535,720	1.919,861	4.950,256	Соед. штаты .	3.682,238
					Россія	853,386
Бурый сахаръ, кв. . . .	443,804	2.461,625	501,167	2.974,074	Китай	2.279,162
					Гонконгъ . . .	115,693
					Манила . . .	58,025
Бѣлый сахаръ, кв. . . .	537,441	5.274,117	559,570	5.412,784	Гонконгъ . .	4.860,938
					Китай	227,933
					Бр. Индія . .	54,736
					Гавай	26,046
					Манила . . .	19,726
					Соед. штаты .	18,534
Хлопокъ и хлоп. издѣлія	—	17.290,668	—	22.930,597	Бр. Индія.	
					Англія.	
					Китай.	
					Соед. штаты.	
Шерсть и издѣлія . . .	—	5.481,938	—	8.237,145	Австралія.	
					Англія.	
					Бр. Индія.	
					Китай.	
					Германія.	
Шелкъ	—	535,377	—	617,626	Китай.	
					Германія.	
					Франція.	
					Англія.	

Вывозъ.

Камфора, кв.	26,619	1.629,105	26,784	1.931,993	Гонконгъ . .	837,145
					Соед. Штаты .	489,375
					Англія	136,049
					Германія . . .	83,029
					Китай	57,286
					Франція . . .	25,202
Рисъ, кв.	1.201,159	6.213,332	230,726	1.321,635	Англія	1.769,677
					Соед. штаты .	927,889
					Германія . .	797,736
					Гонконгъ . .	784,926
					Франція . . .	665,564
					Австралія . .	543,391
					Россія	105,006
					Канада . . .	109,253
					Австрія . . .	49,929
Морскія рыбы	—	1.122,605	—	1.344,847	Гонконгъ . .	908,186
					Китай	202,418
Крабы, молюски и раковины	—	808,596	—	873,333	Гонконгъ . .	595,580
					Китай	202,418

Предметы.	1891 г. Количество.	1891 г. Цѣнность въ іенахъ.	1890 г. Количество.	1890 г. Цѣнность въ іенахъ.	Въ 1891 году.	
Мѣдь, кв.	174,530	4.909,495	194,325	5.356,569	Гонконгъ	3.080,166
					Китай	1.015,608
					Англія	338,292
					Бр. Индія	232,605
					Корея	172,404
					Германія	29,454
Шелкъ сырецъ, кв.	51,796	31.881,635	29,926	16.431,192	Соед. штаты	17.336,698
					Франція	12.246,764
					Англія	895,319
					Италія	679,722
					Швеція	236,499
					Австрія	196,811
Чай, кв.	239,943	7.03,3050	22,3504	6.326,681	Соед. штаты	5.796,590
					Канада	1.117,143
					Англія	38,034
Шелковая матерія	—	1.763,716	—	1.167,868	Франція	906,961
					Соед. штаты	572,310
					Англія	90.630
					Гонконгъ	52,785
					Бр. Индія	14,281
Шелков. мѣшки, дюж.	1.082,845	2.811,820	826,803	2.516,946	Соед. штаты	1.823,878
					Англія	461,429
					Гонконгъ	190,569
					Франція	168,060
					Бр. Индія	41,976
					Австралія	36,420
Каменный уголь, тоннъ	1.234,821	4.794,735	1.214,572	4.796,089	Гонконгъ	1.563,444
					Китай	1.218,252
					Бр. Индія	211,457
					Манила	91,127
					Соед. Штаты	67,891
Спички, гросовъ	8.029,432	1.843,637	6.724,585	1.489,230	Гонконгъ	1.446,168
					Китай	333,034
					Корея	48,892
Японскія рѣдкости	—	5.568,720	—	4.584,038	Во всѣ страны.	

Въ общемъ во всей Японіи въ отчетномъ году нивигація продержалась на той же степени, какъ и въ предыдущемъ, только одна Іокогама дала небольшое уменьшеніе въ 4% тоннъ водоизмѣщенія паровыхъ судовъ, вошедшихъ въ гавань и вышедшихъ изъ нея.

Парусное судоходство находится на одной неизмѣнной степени развитія.

Замѣчательно участіе нѣмецкаго судоходства въ общемъ количествѣ судовъ.

Значительный шагъ къ улучшенію морскихъ сообщеній Японіи съ другими странами въ теченіе 1891 года былъ сдѣланъ тѣмъ, что пароходство „Royal Mail steamship Line“, принадлежащее обществу „Canadian Pacific Rail Company“, снабдило свою морскую линію Гонконгъ-Шанхай-Кобе-Іокогама-Ванкуверъ современными элегантными двухвинтовыми пароходами и поэтому почта изъ Японіи черезъ Канаду въ Европу доставляется меньше чѣмъ въ 30 дней.

При такихъ быстрыхъ и удобныхъ сношеніяхъ (переходъ Іокогама-Ванкуверъ рѣдко требуетъ болѣе 11 дней) понятно, что пароходы этого общества всегда переполнены пассажирами.

Другія пароходныя линіи, которыя проходятъ черезъ Японію, не вводятъ никакихъ улучшеній кромѣ замѣны старыхъ пароходовъ новыми.

Фрахтовыя цѣны держались низко въ теченіе всего отчетнаго года и подвергались лишь незначительнымъ колебаніямъ. Фрахты на шелкъ обществъ: „Peninsular and orietal Steam Navigation Co“, „Compagnie Messageries Maritimes“ и „Norddeutscher Lloyd“ въ Европу держались крѣпко 5.60 долларовъ за центнеръ. Другіе товары платили до іюня на Лондонъ на пароходахъ Р. О. 40 шиллинговъ и позднѣе 35. На пароходахъ М. М. въ теченіе первой половины года отъ 35 до 37 пенсовъ и съ іюля мѣсяца отъ 37 до 46 пенсовъ; на пароходахъ N. L. отъ 40 и 45 шилл. и на другихъ частныхъ пароходахъ отъ 25 до 35 шил. Фрахты на Гамбургъ были 36 шил. 6 п., на Антверпенъ 40 шил., на Тріестъ 15 дол., Гонконгъ—3, Кебе 1.25 дол.

На мѣдь какъ балластъ на Лондонъ на пароходахъ Р. со О. фрахты были 10 шил. за тонну.

По количеству судовъ, посѣтившихъ японскіе порты въ 1891 г. и отправленныхъ изъ нихъ, первое мѣсто занимаетъ японскій торговый флотъ, а именно всего 672 парохода и 1,635 паровыхъ судовъ съ водоизмѣщеніемъ до 700,000 тоннъ. Изъ европейскихъ же флаговъ первенствовалъ англійскій и затѣмъ германскій.

Мѣсто встрѣчи трехъ имперій. Е. Ф. Найта [1]).

(Съ приложеніемъ карты и вида на фортъ Нильтъ).

Извлеченіе сдѣлано генеральнаго штаба подполковникомъ *Десино.*

Сочиненіе Найта объ его путешествіи по Кашмиру, западному Тибету, Гильгиту и по прилежащимъ странамъ, совершенномъ въ 1891 году, по характеру можно раздѣлить на двѣ половины. Первая половина трактуетъ исключительно о географіи пройденной мѣстности, правительствѣ и населеніи, а вторая, главнымъ образомъ, о Гунзо-Нагарской экспедиціи англичанъ и ея политическомъ значеніи для Индіи и только вскользь описывается мѣстность. Въ данномъ извлеченіи, сообразно съ задачею Сборника, излагаются, главнымъ образомъ, свѣдѣнія о мѣстности, населеніи и средствахъ страны, а также и объ отношеніяхъ разныхъ мелкихъ народовъ къ англичанамъ; но надо добавить, что послѣднее Найтъ обрисовываетъ въ слишкомъ благопріятномъ цвѣтѣ для своихъ соотечественниковъ. Извлеченіе начинается съ главы, въ которой описывается выступленіе изъ Сринагара, такъ какъ путь отъ Равальпинди до Сринагара хорошо извѣстенъ.

Прилагаемая карта представляетъ собою точную копію съ карты, приложенной къ подлинному сочиненію. Какъ въ подлинной, такъ и въ копіи многія мелочи для ясности завѣдомо пропущены. Такъ, напримѣръ, указаны только главнѣйшіе долины и хребты, а водораздѣльныя линіи Гинду-Куша и западныхъ Гималаевъ оттѣнены сильнѣе въ ущербъ другимъ параллельнымъ хребтамъ и проч.

Въ 1819 году Кашмиръ былъ отнятъ отъ патановъ (Pathan)

---

[1]) Where three empires meet. By E. F. Knight. 1893 г.

сиками (sïkh) и присоединенъ къ Пенджабу. По окончаніи Сэтледжской кампаніи и послѣ занятія англичанами Лагора, онъ попалъ въ руки послѣднихъ.

Трактатомъ 16 марта 1846 года англичане передали Кашмиръ Голабу Сину (Golab Singh), магараджѣ Джуммо (Jummuo), за заслуги, оказанныя индійскому правительству. Взамѣнъ этого, новый магараджа долженъ былъ выплатить извѣстную сумму денегъ и обязался помогать англичанамъ всею своею арміею въ случаѣ войны послѣднихъ съ какими бы то ни было пограничными народами. Кромѣ этого, ему было поставлено въ обязанность признавать главенство индійскаго правительства и платить небольшую ежегодную дань, состоящую, по преимуществу, изъ кашмирскихъ шалей. По упомянутому трактату, помимо Кашмирской долины, къ магараджѣ отошли и всѣ другія страны, покоренныя сиками, включая Ладакъ, Балтистанъ и округа Асторъ и Гильгитъ.

Во время правленія нынѣшняго магараджи, Пертаба Сина (Pertab Singh), индійское правительство послало въ Кашмиръ нѣсколько избранныхъ чиновниковъ для наблюденія за наиболѣе нужными реформами въ администраціи страны. Безъ этого вмѣшательства Кашмиръ, по словамъ автора, не былъ бы въ состояніи выполнить обязательствъ, наложенныхъ на него трактатомъ. Ему угрожало банкротство и полная дезорганизація, а въ то же время неоплоченная и недовольная армія ни коимъ образомъ не могла бы защищать границу.

Далѣе Найтъ высказываетъ, что содѣйствіе англійскихъ чиновниковъ въ дѣлѣ реформъ обогатитъ государственную казну Кашмира и улучшитъ благосостояніе страны и что кашмирское правительство и народъ относятся весьма сочувственно къ ихъ дѣятельности. Имъ противодѣйствуетъ только незначительный классъ туземныхъ чиновниковъ, назначаемыхъ изъ индусовъ, такъ какъ со введеніемъ реформъ, нельзя будетъ хищничать.

Главную часть населенія собственнаго Кашмира составляютъ магометане-земледѣльцы, народъ очень умный, мирный, нефанатичный, но любящій деньги, а правительство и правящій классъ— индусы.

*

26-го апрѣля нов. стиля 1891 года Найтъ прибылъ въ Сринагаръ на лодкѣ по рѣкѣ Джеламъ, а 17-го мая выступилъ, вмѣстѣ съ извѣстнымъ по своему путешествію по Тибету капитаномъ Бауеромъ, по направленію къ городу Лехъ, находящемуся въ разстояніи 260 миль отъ Сринагара. Это разстояніе обыкновенно раздѣляется на 19 переходовъ; дорога годна для вьючныхъ животныхъ, но въ это время она такъ испортилась послѣ суровой зимы, что путешественникамъ пришлось нанимать носильщиковъ для переноски багажа вмѣсто вьючныхъ лошадей.

Означенный путь служитъ главной торговой дорогой между Индіей и Яркендомъ черезъ Каракорумскій (Karakoram), проходъ а также между Кашмиромъ и Лассой и другими коммерческими центрами Тибета и Туркестана. Въ лучшихъ мѣстахъ эта дорога представляетъ собою вьючную тропу, мѣстами опасную для лошадей, и потому и здѣсь, какъ и на всякой дорогѣ Кашмира, путешественникъ долженъ разсчитывать на возможность потери своихъ вьючныхъ животныхъ и запастись носильщиками.

Обыкновенно первая станція отъ Сринагара до Гундербаля (Gunderbal) совершается водою, вслѣдствіе чего лошади съ багажемъ были посланы впередъ рано утромъ 17 мая, а путешественники отправились на лодкѣ попозднѣе. Миновавъ красивые каналы озера Доль (Dal), лодки вошли въ узкій, грязный и вонючій каналъ, извивающійся черезъ городъ. Не смотря на его загрязненіе, туземные обитатели Сринагара въ немъ не только купаются, но и берутъ воду для питья, вслѣдствіе чего холерные взрывы тамъ доходятъ до грандіозныхъ размѣровъ. Европейцы для своихъ нуждъ обыкновенно пользуются водою чистаго озера Доль.

Выйдя изъ предмѣстій, лодки поплыли по заросшему травою озеру Анкаръ (Anchar) къ цвѣтущему пастбищу, гдѣ рѣка Синдъ (Sind), вырвавшись изъ ущелій, раздѣляется на большое число каналовъ, а затѣмъ впадаетъ въ озеро Вуларъ (Woolar). Вода рѣки въ то время измѣнила свой цвѣтъ благодаря таянію снѣга и была холодна какъ ледъ.

Путники постепенно приближались къ гористой мѣстности и наконецъ прибыли въ д. Гундербаль (Gunderbal), расположенную

въ самомъ устьѣ Синдской долины, а затѣмъ и въ Канганъ.

Надо замѣтить, что благодаря капитану Бауеру, имѣвшему отъ Кашмирскаго правительства полномочіе на требованіе носильщиковъ и жизненныхъ припасовъ, ни въ томъ ни въ другомъ недостатка не было на всемъ пути до Леха; частному же человѣку тамъ путешествовать трудно, такъ какъ пришлось бы платить за все въ три-дорога.

Слѣдующіе пять переходовъ были совершены вверхъ по живописной Синдской долинѣ. Дорога извивалась по скатамъ на нѣкоторой высотѣ надъ порывистымъ потокомъ, текущимъ по дну. Здѣсь, какъ и повсюду въ Кашмирѣ и въ большей части Гималайскихъ горъ, южные скаты возвышенностей рѣзко отличаются отъ сѣверныхъ,—первые покрыты густыми лѣсами, а вторые совершенно безлѣсны и безводны, вслѣдствіе чего гребень ясно обозначается темной каймой опушки лѣсовъ.

19 мая путешественники прибыли въ д. Гундъ (Goond), раскинувшуюся въ самой живописной мѣстности Синдской долины. Въ этомъ мѣстѣ дно долины широко и волнисто, мѣстами хорошо воздѣлано и изобилуетъ фруктовыми садами, окружающими отдѣльно разбросанные фермерскіе домики. Рѣка часто раздѣляется на рукава, образующіе острова, поросшіе изумрудной травою и запутаннымъ кустарникомъ. Нѣсколько позднѣе, когда зацвѣтутъ розы, жасминъ и жимолость, видъ долженъ быть восхитительнымъ. Горы, окаймляющія долину, своими лѣсами и глубокими лощинами напоминаютъ Юру.

Слѣдующей станціей считается Гаганджиръ (Gagangir), но Найтъ и Бауеръ 20-го числа предпочли сдѣлать двойной переходъ до Сонамерга (Sonamerg). Тропа все восходила выше, приближаясь къ снѣговой линіи, то по берегу рѣки, то по скату высоко надъ нею. Долина постепенно съужалась до ущелья, спертаго высокими утесами, а дорога становилась замѣтно труднѣе и близко ночлега встрѣчались чаще и чаще боковыя разсѣлины, по которымъ скатывались снѣговыя лавины, загромождавшія русло. У Сонамерга, представляющаго собою очень жалкую деревню, долина расширяется и рѣка течетъ широкимъ русломъ по пастбищамъ. Окру-

жающія горы очень высоки; ихъ глубокія долины, въ нижнихъ своихъ частяхъ, изобилуютъ пастбищами; выше—склоны покрыты темными сосновыми лѣсами, а еще выше, между утесами, виднѣются блестящіе ледники.

Сонамергъ въ переводѣ означаетъ „Золотой Лугъ", каковое названіе эта деревня получила благодаря изобилію шафрана, густо покрывающаго луга. Луга прорѣзаны множествомъ мелкихъ потоковъ, ниспадающихъ съ горъ, воды которыхъ поддерживаютъ свѣжесть травы и цвѣтовъ даже и въ лѣтнія жары. Отъ самаго Гундербаля былъ подъемъ и у Сонамерга путники постепенно поднялись на высоту 8,650 футъ надъ уровнемъ океана; въ Кашмирѣ мѣстности съ такимъ превышеніемъ по климатическимъ условіямъ считаются лучшими для жизни лѣтомъ.

Переходъ 21 мая, къ Балталу (Baltal), находящемуся въ 10 миляхъ отъ ночлега и у подножія перевала Зоджи Ля (Zoji La), былъ очень труденъ, пришлось идти по неровному мягкому снѣгу. Балталъ не населенъ и состоитъ изъ трехъ-четырехъ каменныхъ домиковъ, служащихъ мѣстомъ остановки носильщиковъ, переходящихъ черезъ упомянутый перевалъ. Здѣсь путниковъ ожидали носильщики, высланные съ той стороны перевала изъ Драсскаго округа, на помощь въ переноскѣ багажа. Эти люди совершенно отличались отъ красивыхъ кашмирцевъ и имѣли монгольскій типъ. Старшій изъ прибывшихъ насильщиковъ сообщилъ, что два дня тому назадъ онъ пытался перейти Зоджи Ля, но безуспѣшно и что въ этомъ году еще ни одна лошадь не могла быть переведена черезъ перевалъ; вмѣстѣ съ этимъ онъ расчитывалъ, что можно будетъ перевалить по прекращеніи снѣга, который густо падалъ когда Найтъ и Бауеръ прибыли въ Балталъ, и притомъ часа въ три утра, чтобы пройти худшую часть пути раньше, чѣмъ солнце успѣетъ размягчить снѣгъ.

Въ Гималаяхъ надо быть очень внимательнымъ къ состоянію погоды зимою и весною и не терять времени, потому что внезапные и яростные вѣтры, которые часто тамъ подымаются, бываютъ чрезвычайно гибельны для переваливающихъ каравановъ. Такимъ образомъ, мѣсяцъ тому назадъ, 300 муловъ съ погонщиками по-

гибли на Гильгитской дорогѣ. Зоджи Ля имѣетъ дурную репутацію вслѣдствіе частыхъ ледяныхъ штормовъ.

Западные Гималаи прорѣзываютъ территорію магараджи въ направленіи съ сѣверо-запада на юго - востокъ, отъ долины Инда у Чиласской границы до Китайской границы близъ Спити (Spiti), и перевалъ Зоджи Ля, имѣя только 11,500 футъ абсолютной высоты, самый низкій въ хребтѣ, вслѣдствіе чего всѣ вѣтры тамъ и сосредоточиваются.

Эта горная цѣпь, имѣя среднее абс. превышеніе 17,000 футъ, съ отдѣльными вершинами, достигающими высотъ 26,620 футъ (Нанга Парбатъ), раздѣляетъ Кашмиръ почти на двѣ равныя части, не только разныя по климату и физическому устройству, но и по расѣ и религіи жителей.

Южнѣе хребта живутъ арійцы; сѣвернѣе, за исключеніемъ Дардскихъ округовъ близъ Гильгита,—народы монгольскаго племени. Въ Ладакѣ, куда теперь путешественники направляются, населеніе исповѣдуетъ Буддизмъ и, хотя находится въ подданствѣ кашмирскому магараджи, считаетъ великаго ламу (въ Лассѣ) за дѣйствительнаго повелителя. Разницы между Ладакомъ и Тибетомъ не замѣчается: тѣ же общій видъ, климатъ, языкъ, одежда и обычаи.

Догрскіе и Сикскіе (Dogra and Sikh) правители Кашмира перешли западные Гималаи, образующіе естественную границу государства, и по очереди покорили всѣ страны, простирающіяся къ сѣверу отъ него до Каракорумской и Гиндукушской водораздѣльной линіи. Ладакъ былъ покоренъ въ промежутокъ времени между 1834 и 1842 годами. До того времени онъ управлялся туземнымъ раджей, который признавалъ Китай своимъ сюзереномъ, а великаго ламу въ Лассѣ какъ духовную главу. Естественнаго раздѣленія между Ладакомъ и Китайскимъ Тибетомъ не существуетъ; высоты одного служатъ продолженіемъ высотъ другого и тѣ же самыя рѣки орошаютъ обѣ страны. Граница между западнымъ Тибетомъ, какъ иногда называютъ Ладакъ, и Китайскимъ Тибетомъ опредѣлена только нѣсколько лѣтъ тому назадъ.

Въ Кашмирѣ дождь выпадаетъ регулярно и хотя его въ общемъ не много, но сильные снѣга въ зимнее время обезпечи-

ваютъ запасъ влаги необходимой для освѣженія страны въ лѣтніе мѣсяцы, вслѣдствіе чего лѣса и пастбища окрашены въ свѣжій зеленый цвѣтъ. Контрастъ между Кашмиромъ и страною за горнымъ хребтомъ замѣчателенъ. Дождевыя облака, несущіяся съ отдаленныхъ южныхъ морей черезъ Индію, перехватываются этими высокими горами, вслѣдствіе чего за ними растилаются обширныя, мрачныя пустыни Центральной Азіи, страдающія совершеннымъ бездождіемъ лѣтомъ и почти безснѣжіемъ зимою, такъ что даже на высотахъ, поднимающихся на 16.000 футъ надъ уровнемъ моря, часто нѣтъ снѣга лѣтомъ.

Ладакъ, подобно китайскому Тибету, представляетъ собою обширное и пустынное плоскогоріе, очень большого абсолютнаго превышенія и по большей части перерѣзанное обнаженными утесами и покрытое гранитною пылью; лѣсовъ и пастбищъ, можно сказать, совершенно нѣтъ, — случается, на протяженіи цѣлаго перехода въ лѣтній день, не встрѣтить по пути ни листика. Однако, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, незначительныя пространства гранитной пыли орошаются искуственными каналами, приносящими воду съ высокихъ снѣговыхъ вершинъ, и воздѣлываются, такимъ образомъ представляя своимъ видомъ чрезвычайный контрастъ съ окружающею пустынею. Вслѣдствіе отсутствія облаковъ и крайней сухости атмосферы разница въ температурѣ очень велика, такъ, въ то время какъ скалы, подверженныя дѣйствію солнечныхъ лучей, до того нагрѣты, что нельзя приложить руки, въ тѣни чувствуется холодъ и даже морозъ; точно также, здѣсь сплошь да рядомъ путникъ испытываетъ ощущеніе жары въ одной части своего тѣла, и холода—въ другой.

Изъ населенныхъ странъ, Ладакъ выше другихъ въ свѣтѣ. Зерно воздѣлывается даже на высотахъ въ 15,000 футъ надъ моремъ. Его столица, Лехъ, расположена на высотѣ въ 11,500 ф. выше моря и тѣмъ не менѣе считается жителями округа Рупшу (Rupshu) лежащею въ мѣстности черезъ чуръ низкой и потому нездоровой для лѣтняго жилья, вслѣдствіе чего они отваживаются посѣщать его только зимою. Жители этой мѣстности настолько сроднились съ разрѣженной атмосферой, что страдаютъ удушьемъ, когда имъ случается бывать въ Кашмирской долинѣ.

На всемъ протяженіи Лехской дороги, перевалъ Зоджи Ля представляетъ наибольшія трудности, потому что именно здѣсь южные вѣтры отлагаютъ массы снѣга; за переваломъ дорога хотя по большей части и идетъ по высотамъ, превышающимъ его (въ одномъ мѣстѣ дорога пролегаетъ на 13,400 футъ абс. высоты), но зато нѣтъ снѣга даже и раннею весною.

Близъ Батала дорога оставляетъ Синдскую долину и поднимается по боковой лощинѣ, съ дномъ, заваленнымъ снѣгомъ, подъ которымъ какъ въ туннелѣ струится потокъ. Черезъ Зоджи Ля ведутъ двѣ дороги—лѣтняя и зимняя: первая и вмѣстѣ съ тѣмъ длиннѣйшая восходитъ зигзагами по лощинѣ къ гребню, вторая и кратчайшая, по которой перевалили Найтъ и Бауеръ, идетъ по крутому оврагу прямо къ вершинѣ перевала, возвышающейся на 2000 футъ надъ его устьемъ. Каждую зиму въ этомъ оврагѣ скопляется масса снѣга, по крутой поверхности котораго можно безопасно взобраться тогда, когда онъ твердъ; лѣтомъ же тамъ пройти невозможно, такъ какъ раздувшійся потокъ подмываетъ снѣгъ и потому легко провалиться.

Изъ Балтала путешественники выступили рано утромъ при лунномъ свѣтѣ; на счастье къ этому времени снѣгъ почти перестал. Отъ Балтала черезъ перевалъ и до слѣдующей станціи Матаюнъ (Matayun) считается 16 миль. Снѣгу въ оврагѣ, накопившагося за прошлую суровую зиму, было чрезвычайно много, но поверхность его, какъ носильщикъ и предсказывалъ, сначала была настолько тверда, что даже и лошади много не вязли. Подъемъ былъ очень крутъ, а спускъ, по другую сторону горъ, настолько пологъ, что едва замѣтенъ. Матаюнъ всего на 500 футъ ниже Зоджи Ля и потому этотъ перевалъ скорѣй похожъ на гигантскую ступеньку, возвышающуюся съ южной стороны на 2000 футъ и ведущую на возвышенное плато Тибета.

Съ вершины перевала путники двинулись по ровному дну снѣгомъ покрытой долины, которая постепенно расширяется между горами, поросшими малорослой березой. Въ этой долинѣ беретъ начало р. Драсъ, берегомъ которой Лехская дорога идетъ на протяженіи пяти слѣдующихъ переходовъ. Изъ живыхъ существъ въ верховьяхъ долины встрѣтился только сурокъ.

23 мая путешественники направились по снѣгу въ с. Драсъ, отстоящее на 15 миль отъ Матаюна и состоящее всего изъ нѣсколькихъ хижинъ. Округъ Драсъ населенъ разнообразными народностями, такъ что въ обращеніи, по крайней мѣрѣ, четыре языка—кашмирскій, тибетскій, балтскій (Balti) и Брокпскій (Brokpa), изъ коихъ послѣднимъ говоритъ пастушеское населеніе высокихъ долинъ. Туземцы хотя и исповѣдуютъ Исламъ, но часто встрѣчающіеся буддійскіе идолы служатъ указаніемъ, что буддизмъ когда-то господствовалъ въ этомъ округѣ, также какъ и въ остальныхъ странахъ, лежащихъ между западными Гималаями и Гиндукушемъ, изъ которыхъ Балтистанъ принялъ магометанство въ сравнительно недавнее время.

Драсъ расположенъ среди утесистыхъ горъ въ безлѣсной и безплодной мѣстности, хотя тибетцы считаютъ его скорѣе богатою страною, такъ какъ здѣсь всетаки то тутъ, то тамъ, между скалами, растетъ невысокая трава, а вокругъ деревни—нѣсколько тополей и при помощи искуственнаго орошенія воздѣлывается небольшое количество ячменя.

За Драсомъ снѣга почти не было, хотя на слѣдующихъ двухъ переходахъ путешественникамъ пришлось пересѣчь морены, состоящія изъ снѣга и камней; въ общемъ движеніе не трудно, такъ что, начиная отъ Драса, багажъ везли на вьючныхъ лошадяхъ, а носильщики были отпущены.

24 мая караванъ спустился по долинѣ къ слѣдующей станціи, Ташгаму (Tashgam). Окружающая мѣстность съ движеніемъ въ глубь все болѣе и болѣе принимала характеръ Тибета. Вершины горъ здѣсь болѣе плоски, чѣмъ въ Кашмирѣ; характеристичныя Тибетскія высокія плато смѣнили острые зубчатые хребты, встрѣчающіеся по ту сторону Зоджи Ля; на склонахъ горъ и въ долинахъ Ладака нѣтъ ни лѣсовъ, ни пастбищъ, и только изрѣдка можно видѣть на высотахъ отдѣльныя деревья чахлаго кедра (Juniperus excelsa) и по берегамъ рѣчекъ рѣдкіе кусты крыжовника и розъ. Кромѣ этой растительности, повсюду, даже въ самыхъ безплодныхъ мѣстахъ, произрастаетъ особое растеніе съ запахомъ камфоры похожее на укропъ и называемое Boortsa или Eurotia [1]), безъ ко-

[1]) Boortsa горитъ тѣмъ лучше, чѣмъ зеленѣе.

тораго Тибетскія пустыни были бы непроходимы для человѣка и животнаго, такъ какъ оно представляетъ единственный матеріалъ для топлива и пищи травояднымъ животнымъ. Изъ животнаго царства здѣсь обитаютъ жаворонки, особый родъ галки, голуби, сурки и ящерицы. Въ теченіе дня температура подвержена большимъ колебаніямъ, то очень холодно, то очень жарко, и такая перемѣна бываетъ по нѣсколько разъ въ день, что зависитъ отъ большей или меньшей силы вѣтра; кромѣ этого, и въ одинъ и тотъ-же моментъ, какъ уже было упомянуто, съ одной стороны сильно грѣетъ, а съ другой чувствуется чуть ни морозъ.

Ташганъ тоже населенъ магометанами, говорящими на тибетскомъ языкѣ.

25 мая пройдено двѣ станціи (24 мили) до д. Каргылъ (Kargil), столицы обширнаго округа того-же названія; по пути былъ сдѣланъ привалъ у деревушки Чангундъ (Changund). Въ этой мѣстности заслуживаетъ вниманія система искусственнаго орошенія безводныхъ и крутыхъ скатовъ горъ, окаймляющихъ долину. На высотѣ нѣсколькихъ тысячъ футъ надъ рѣкою, что составляетъ приблизительно половину высоты горъ, по скату устроена не широкая горизонтальная площадка, тянущаяся въ видѣ ленты на многія мили и орошаемая искусственнымъ каналомъ, который наполняется водою, ниспадающею съ ледника. Эта площадка сильно бросается въ глаза, такъ какъ зеленый цвѣтъ ея посѣвовъ представляетъ сильный контрастъ съ сѣровато-желтою поверхностью безплодныхъ и сухихъ покатостей.

Отъ Чангунда путь пролегаетъ по пустынной лощинѣ, спертой высокими утесами. Узкая, мѣстами испорченная, вьючная тропа извивается вдоль крутизны высоко надъ рѣкою. Не въ далекѣ отъ Чангунда р. Драсъ впадаетъ въ р. Суру (Suru), которая въ свою очередь, въ 12 миляхъ отъ мѣста сліянія, вливается въ р. Индъ. Казалось бы, что эти долины и должны бы были служить естественнымъ путемъ къ Леху; но р. Индъ на протяженіи почти 25 миль вблизи устья р. Суру настолько стѣснена высокими, вертикальными утесами, что даже и туземцы, привычные къ такой мѣстности, не нашли возможнымъ устроить тамъ тропу для но-

сильщиковъ. Вслѣдствіе сего, у сліянія р. Суру съ Драсъ дорога на Лехъ направляется вверхъ по боковому оврагу р. Суру и, переваливъ по пути два перевала, спускается въ долину р. Инда близъ с. Хальзи (Khalsi), въ пяти переходахъ отъ Чангунда. Съ цѣлью избѣжать ту-же трудную мѣстность, дорога отъ Леха въ Скарду (Skardu), по которой позднѣе прослѣдовалъ Найтъ, уклоняется отъ долины р. Инда у с. Гану (Hanu) и идетъ въ горы черезъ перевалъ почти въ 17,000 футъ абсолютной высоты.

Во время своего путешествія Найту пришлось пройти по всей долинѣ р. Инда отъ Леха до границы съ неизслѣдованной страной Чиласъ, за исключеніемъ сравнительно незначительнаго протяженія уже упомянутаго недоступнаго ущелья. Найтъ полагаетъ, что такой серіи глубокихъ ущелій не существуетъ нигдѣ въ мірѣ. На такъ называемыхъ дорогахъ, пролегающихъ по этимъ оврагамъ, приходится цѣпляться по крутизнамъ помощью деревянныхъ кольевъ, втыкаемыхъ въ скалы, или карабкаться по стволамъ деревьевъ съ одного узкаго выступа на другой. Мѣстами надо влѣзать почти по вертикальному скату, цѣпляясь руками и ногами за трещины, съ опасностью ежеминутно сорваться внизъ. Иногда, чтобы обойти нѣкоторые совершенно непроходимыя мѣста долины рѣки, дорога круто подымается тысячъ на шесть футовъ выше, съ тѣмъ чтобы также круто спуститься по минованіи препятствія. По сравненію съ этими путями, Лехская дорога чрезвычайно легка и удобна.

Возлѣ сліянія р. Драсъ съ р. Суру путники миновали типичный тибетскій оазисъ, величиною не болѣе какъ въ двѣсти квадратныхъ ярдовъ [1]. Этотъ оазисъ пересѣченъ ирригаціонными канавами со свѣжею горною водою и представляетъ собою роскошный садъ изъ розъ, крыжовника, ивъ и плодовыхъ деревьевъ, въ перемѣшку съ небольшими клочками густо поросшаго травой и цвѣтами луга и вспаханной земли съ зеленѣющими всходами. Птицъ и бабочекъ здѣсь множество, тогда какъ въ окружающей пустынѣ ихъ нѣтъ. Оазисъ отдѣляется отъ пустыни полосою, поросшею голубымъ касатикомъ (iris).

---

[1]) 1 кв. ярдъ=9 кв. футамъ.

На большей части пути въ Лехъ дорога извивается по глубокимъ и узкимъ ущельямъ, лишеннымъ растительности. Мѣстами ущелья внезапно расширяются, образуя широкія долины съ плоскимъ дномъ, въ которыхъ только и возможна искусственная культура почвы. Послѣ многихъ часовъ ходьбы по темнымъ и обнаженнымъ дефиле, весьма пріятно выйти въ эти открытыя и освѣщенныя солнцемъ мѣста, зеленыя отъ всходовъ хлѣбовъ и листвы плодовыхъ садовъ.

Каргылъ представляетъ самый обширный оазисъ въ той мѣстности и заполняетъ собою котловину, въ которую р. Суру входитъ и изъ которой выходитъ узкими ущельями. Окруженная совершенно обнаженными и безплодными горами, тѣмъ не менѣе эта котловина служитъ большою отрадою путнику послѣ голой пустыни и потому туземцы считаютъ ее наиплодороднѣйшею мѣстностью во всей вселенной.

Переходъ 26 числа привелъ путешественниковъ въ мѣстность, характеръ которой вполнѣ тибетскій. Близко къ Каргылу дорога на время оставляетъ долины и подымается по обнаженному склону на высокое плоскогоріе, съ котораго открывается видъ на многія другія подобныя плато, разъединенныя глубокими дефилеями потоковъ и рѣдкими зеленѣющими оазисами. Вдали какъ въ туманѣ представляются взорамъ обнаженные силуеты высокихъ снѣжныхъ вершинъ, не видныхъ изъ долинъ. На плоскогорьи дулъ сильный, абсолютно сухой и острый вѣтеръ, свойственный Тибету. Воздухъ настолько прозраченъ, что отдаленные предметы кажутся увеличенными въ размѣрахъ и въ одинаковомъ разстояніи съ близкими, вслѣдствіе чего является полное нарушеніе перспективы. Перейдя плато, дорога спускается въ долину р. Вакка (Wakka), небольшого притока р. Суру, а затѣмъ, миновавъ деревню и оазисъ Паскиль (Paskil), вступаетъ въ узкое ущелье, спертое остроконечными вершинами. По ущелью пришлось ѣхать на протяженіи многихъ миль; дорога нѣсколько разъ пересѣкала потокъ и часто восходила зигзагами высоко по боковымъ крутизнамъ для обхода болѣе трудныхъ препятствій. Близъ буддійскаго селенія Шерголь (Shergol) дорога выходитъ въ сравнительно широкую и обработанную долину. Возлѣ этой деревни,

представляющей какъ бы самый дальній передовой постъ западнаго буддизма, на высотѣ расположенъ буддійскій монастырь, населенный ламами. На мѣстномъ нарѣчіи подобныя убѣжища ламъ называются „Гомпа“ (Gompa).

27 числа переходъ былъ въ 18 миль до Харбу (Kharbu). Въ трехъ миляхъ отъ Шерголя путники прошли д. Мульбекъ (Mulbek), вблизи которой поставленъ колоссальный идолъ; за деревней дорога шла сначала по глубокой лощинѣ, а потомъ по боковому оврагу на гребень хребта, служащаго водораздѣломъ р. Вакка и другого незначительнаго притока р. Индъ. Этотъ перевалъ, называемый Намика Ля (Namika La), возвышается 13,000 фут. надъ уровнемъ океана и на 1,500 фут. выше перевала Зоджи Ля. Снѣга совсѣмъ не было и онъ настолько удобенъ для движенія, что Найтъ считаетъ путь черезъ него самымъ легкимъ на всемъ протяженіи отъ Сринагара. Самый гребень носитъ платообразный характеръ и почва его покрыта отложеніями селитры или какой либо другой соли. Спускъ идетъ по лощинѣ, стѣсненной обнаженными горами, мимо двухъ или трехъ буддійскихъ деревень съ гомпами, укрывающимися въ скалистыхъ дебряхъ. Возлѣ Харбу высоко на крутой и зубчатой вершинѣ виднѣются развалины значительнаго города и крѣпкаго замка.

28 мая выступили въ Ламайюру (Lamayuru); солнце страшно пекло, а вѣтеръ пронизывалъ до костей (явленіе обыденное въ Ладакѣ). Вся эта часть мѣстности выше перевала Зоджи Ля, такъ—долина Харбу возвышается на 12,000 фут. надъ моремъ, а Ламайюру—на 11,520. Не далеко по выходѣ изъ д. Гиннискутъ (Hinniscoot) путь направляется на перевалъ Фоту Ля (Fotu La), представляющій высшую точку Лехской дороги (13,400 фут. абс. высоты). Болѣе высокія окрестныя горы покрыты снѣгомъ, а перевалъ былъ чистъ не смотря на то, что онъ на 2,000 фут. выше Зоджи Ля. Найту пришлось испытать на перевалѣ сильный штормъ. Мѣстность чрезвычайно дикая и пустынная, — жизни нѣтъ никакой,—ни животной, ни растительной,—кругомъ только скалы, а на вершинахъ снѣгъ. Спускъ съ хребта идетъ по мрачному и узкому дефиле, по плоскому дну котораго пролегаетъ сухое русло потока. Бока дефиле возвышаются почти перпенди-

кулярно, закрывая весь видъ на окружающую мѣстность. У конца оно расширяется въ широкую, безплодную и каменистую долину, на обнаженномъ склонѣ которой и у того мѣста, гдѣ она опять съуживается въ ущелье, расположена д. Ламайюру съ монастыремъ.

29 мая переходъ былъ въ 18 миль до д. Нурла (Nurla). Ниже д. Ламайюру, какъ уже сказано, долина обращается въ ущелье, по которому дорога слѣдуетъ на протяженіи первыхъ нѣсколькихъ миль, извиваясь и перебрасываясь по деревяннымъ мостамъ черезъ потокъ то на одну сторону скатовъ, то на другую. На встрѣчу попался караванъ изъ Лассы, нагруженный кирпичнымъ чаемъ, предназначеннымъ въ Сринагаръ. Кашмирцы вообще предпочитаютъ кирпичный чай Индійскому и потому послѣдній тамъ не въ ходу. Нѣсколько спустя, встрѣтился второй караванъ съ шерстью, торговля которой между Индіей и Китайскимъ Тибетомъ развивается все болѣе и болѣе и приноситъ значительные барыши ведущимъ ея. Ущелье выводитъ въ широкую долину р. Инда, по которой пролегаетъ дорога до самаго Леха. Въ это время Индъ былъ сильно вздувшись и вода его мутна отъ таянія снѣговъ въ Тибетѣ.

Путешественники переправились на другой берегъ Инда по деревянному мосту, прошли фортъ, защищающій переправу, и начали подъемъ вверхъ по долинѣ. Привалъ былъ сдѣланъ у д. Хальзи, расположенной на обширномъ и цвѣтущемъ оазисѣ съ искусственнымъ орошеніемъ. Оазисъ производитъ горохъ, ячмень, клеверъ и абрикосы, а между скалами произрастаютъ въ дикомъ состояніи лавенда и касатикъ. Культивированная мѣстность рѣзко отдѣляется отъ совершенной пустыни ирригаціонной канавой, шириною всего въ восемнадцать дюймовъ; за этой границей только песокъ и камень и ни одной травинки.

Деревня Нурла расположена также на цвѣтущемъ оазисѣ.

Слѣдующій переходъ (30 мая) былъ въ 17 миль, на всемъ протяженіи котораго только въ одномъ мѣстѣ встрѣтилась незначительная площадка съ растительностью, а то повсюду гравій, песокъ и пыль. Заночевали въ Саспулѣ (Saspul), расположенной на оазисѣ.

На этой части пути, дорога пролегаетъ по мѣстности однообразнаго характера: пустынные овраги, плато и рѣдкіе оазисы.

Маршъ 31 мая былъ до Ниму (Nimu). Такъ какъ р. Индъ на нѣкоторомъ протяженіи сильно спертъ крутымъ ущельемъ, то дорога на нѣкоторое время оставляетъ его долину и восходитъ на каменистое плато. Полуденный отдыхъ былъ среди абрикосовыхъ деревъ у д. Бацго (Bazgo), расположенной на склонѣ скалистой горы и вблизи которой находятся развалины древней крѣпостцы и два буддійскихъ монастыря.

1-го іюня, т. е. на шестнадцатый день по выступленіи изъ Сринагара, путешественники сдѣлали двѣ станціи и прибыли въ г. Лехъ. Дорога хотя и пролегаетъ по палящей, каменистой и безжизненной пустыни, но признаки набожности въ видѣ часовенъ и надгробныхъ камней встрѣчаются повсюду. Слѣдуя долиной Инда, Найтъ и Бауеръ подъ конецъ перехода прибыли къ отдѣльной скалѣ Пайтакъ (Pitak), упирающейся въ русло и увѣнчанной древнимъ монастыремъ и фортомъ. Недалеко отъ этого мѣста, на сѣверномъ берегу простирается обширная песчаная равнина, въ концѣ которой и въ пяти миляхъ отъ Инда расположенъ г. Лехъ, окруженный воздѣланными полями и группами тополей и другихъ деревьевъ. Потоки, ниспадающіе съ горъ и орошающіе этотъ оазисъ, по выходѣ изъ него поглащаются песками равнины, не достигая Инда. Р. Индъ у Пайтака находится на высотѣ 10,500 футъ надъ уровнемъ моря, а г. Лехъ на высотѣ 11,500 футъ, такъ что, направляясь отъ Пайтака приходится совершить подъемъ по пескамъ, на протяженіи пяти миль, на тысячу футъ.

Г. Лехъ, удобно расположенный почти на полъ пути между рынками Индіи и Центральной Азіи, сдѣлался конечнымъ пунктомъ каравановъ, направляющихся съ той и съ другой стороны. Лѣтомъ торговцы прибываютъ въ Лехъ изъ Индіи, Туркестана, Тибета, Сибири и отдаленнѣйшихъ округовъ Центральной Азіи, для размѣна товаровъ юга на товары сѣвера. Весьма рѣдко случается, чтобы караванъ, направляющійся изъ Индіи, прошелъ бы далѣе Леха на сѣверъ, или таковой же изъ Центральной Азіи—южнѣе Леха. Купцы, съѣхавшіеся изъ отдаленнѣйшихъ мѣстъ, здѣсь встрѣчаются и ведутъ, по большей части, мѣновой торгъ, а за-

тѣмъ отдыхаютъ мѣсяцъ или два передъ утомительнымъ путешествіемъ по дурнымъ дорогамъ, вслѣдствіе чего базары и окрестности города кишатъ всевозможными народами Азіи, верблюдами, яками и другими вьючными животными. Такого смѣшенія типовъ, костюмовъ и языковъ какъ здѣсь во время съѣзда врядъ ли гдѣ можно найти въ другомъ мѣстѣ. Лехъ въ сентябрѣ одинъ изъ самыхъ торговыхъ и многолюдныхъ городовъ и содержатели магазиновъ и фермеры, снабжая пріѣзжихъ своими товарами, дѣлаютъ прекрасные обороты.

Даже и въ тихое время Лехъ представляетъ собою чрезвычайно космополитическій городъ, такъ какъ тамъ остаются на жительствѣ многіе агенты купцовъ, принадлежащіе къ самымъ разнообразнымъ расамъ и вѣрованіямъ. И какъ сравнительно ни мало постоянное населеніе, однако среди него въ употребленіи, помимо прочихъ, по крайней мѣрѣ четыре главныхъ языка — индусскій (Hindostani), тибетскій (Tibetan), тюркскій (Turki) и кашмирскій (Kashmiri). Жители Леха принадлежатъ къ шести вѣроисповѣданіямъ: буддійскому, тремъ сектамъ магометанскаго (суниты, шіиты и maulais), индусскому (Hindoos) и сикскому (Sikhs). Вѣротерпимость служитъ отличительнымъ признакомъ жителей Леха и результатомъ ея являются браки между лицами разныхъ вѣрованій и взаимное усвоеніе обычаевъ и предразсудковъ. Такимъ образомъ, столкнувшіяся здѣсь многоженство магометанъ и многомужество Ладакскихъ женщинъ, подъ вліяніемъ другъ друга, въ концѣ концовъ, обращаются въ одноженство для магометанъ и въ одномужество для уроженокъ Ладака.

Найтъ, проводивъ Бауера, отправившагося въ Тибетъ, избралъ цѣлью своего путешествія Гильгитъ. Разстояніе отъ Леха до Гильгита, считая по дорогѣ, выбранной Найтомъ, въ грубыхъ цифрахъ 370 миль, или 32 перехода, изъ коихъ первые четыре— долиною Инда. Дорога пролегаетъ по поверхности, измѣняющей свое превышеніе надъ уровнемъ океана отъ 4,400 футъ до 17,000 футъ и во многихъ мѣстахъ труднопроходима даже для ненагруженныхъ животныхъ. Въ виду сего послѣдняго, Найтъ рѣшилъ пройти весь путь пѣшкомъ.

27 іюня Найтъ выступилъ изъ Леха въ сопровожденіи не-

большого числа носильщиковъ. Теперь, въ лѣтнюю жару, было много труднѣе идти по пескамъ и гравію долины Инда, чѣмъ на пути въ Лехъ; но зато освѣжающіе оазисы получили еще большее значеніе въ глазахъ путешественника, тѣмъ болѣе, что въ это время цвѣты были въ полномъ цвѣту.

Далѣе Найтъ распространяется объ уваженіи и довѣріи туземцевъ къ англичанамъ и, между прочимъ, говоритъ, что даже въ русскомъ Туркестанѣ жители скорѣе готовы обратиться за разрѣшеніемъ спорнаго вопроса къ англійскому путешественнику, чѣмъ къ мѣстной администраціи,

Въ полдень 30 іюня Найтъ прибылъ въ Хальзи, прослѣдовавъ по той-же дорогѣ, по которой онъ шелъ въ Лехъ, а къ вечеру долиной Инда въ с. Думха (Doomkha), славящуюся многими часовнями, разбросанными по пустыни кругомъ оазиса и находящуюся въ 10 миляхъ отъ Хальзи. Дальнѣйшій путь Найта совпадалъ съ трактомъ Балтскихъ (Balti) торговцевъ сушеными абрикосами. По пути на оазисахъ устроены особые дома для отдыха проходящихъ, чего на сринагорской дорогѣ и въ поминѣ не было.

Миновавъ живописное селеніе Скербичанъ (Skirbichan) съ монастыремъ, дорога вслѣдствіе съуженія долины р. Инда подымается въ горы и приводитъ къ д. Эчинатанъ (Acheenatang), въ которой Найтъ остановился на ночлегъ 1 іюля.

Далѣе дорога идетъ на нѣкоторомъ протяженіи по косогору крутыхъ склоновъ узкой и безплодной долины р. Инда, а затѣмъ отклоняется въ горы и ведетъ долиною р. Хану (Hanu), черезъ перевалъ Чорбатъ (Chorbat), въ долину р. Шайокъ (Shayok), берущей начало у Каракорумскаго перевала и впадающей въ р. Индъ. Р. Хану беретъ начало въ вѣчныхъ снѣгахъ Чорбата и путешественнику предстояло въ теченіе двухъ дней карабкаться по ея крутому ущелью. Ночлегъ 2 іюля былъ у послѣдней буддійской д. Гома Хану (Goma Hanu), за которой въ теченіе трехъ дней пути, т. е. до долины р. Шайокъ, не встрѣчается ни одного жилища. За переваломъ начинается Балтистанъ, жители котораго магометане.

3 іюля продолжался подъемъ по ущелью къ подножію пере-

вала, у котораго путешественникъ и заночевалъ среди снѣговъ на площадкѣ, служащей мѣстомъ ночлега носильщиковъ.

4 числа начался подъемъ на перевалъ; сначала было легко идти по обледенѣлому снѣгу, но чѣмъ выше, тѣмъ снѣгъ становился мягче, покатость круче (уклонъ на послѣднихъ 2,000 футъ достигъ 45°), а воздухъ рѣже. Привалъ былъ на самомъ гребнѣ перевала, на высотѣ 16,700 футъ надъ уровнемъ моря. Отсюда представились взорамъ громадные хребты скалистыхъ снѣговыхъ горъ и обширныя снѣжныя поля; на сѣверѣ сквозь долину р. Шайокъ можно было видѣть отдаленныя (на разстояніи около 50 миль) вершины Каракорумскаго хребта, составляющаго границу Балтистана съ Китайскимъ Туркестаномъ и который, можно сказать, непроходимъ на пространствѣ отъ Каракорума до верховьевъ рѣки Гунзы.

Провинція Балтистанъ, въ которую теперь предстояло спуститься съ перевала, покорена сиками (Sikh) въ 1840 году. До этихъ поръ во главѣ ея управленія стояли раджа изъ г. Скарду (Skardu) и нѣкоторые другіе подвластные ему раджи; потомки этихъ раджъ сохраняютъ и теперь, но только номинально, свои титулы и кой-какія прерогативы; туземные же жители относятся къ нимъ съ большимъ уваженіемъ, такъ какъ они, подобно всѣмъ восточнымъ народамъ, придаютъ большое значеніе крови.

Балтистанъ, расположенный между Гималаями и хребтами Гиндукуша, Каракорума и Тибета, окруженъ со всѣхъ сторонъ высочайшими горами въ свѣтѣ, и въ зимнее время, когда перевалы завалены снѣгомъ, онъ совершенно изолированъ отъ внѣшняго міра. Самымъ естественнымъ выходомъ изъ этой страны въ низменность, повидимому, является долина р. Инда, но этотъ путь для путешественника болѣе опасенъ, нежели высочайшіе перевалы, такъ какъ часть Индской долины между Балтистаномъ и Индіей населена кровожадными и фанатичными племенами, принадлежащими къ суннитскому толку. Балты (Baltis) по большей части исповѣдуютъ магометанство шіитскаго толка, а у этихъ народовъ въ обычаѣ перерѣзывать горло шіитамъ, и обращать въ рабство сунитовъ, не принадлежащихъ къ ихъ племени, осмѣлившихся пробраться въ ихъ страну. Населенію Балтистана живется чрезвы-

чайно худо: побѣдители обременяютъ непосильными налогами и отрываютъ отъ дома принудительнымъ нарядомъ на работы на Гильгитскую дорогу; канджутскіе разбойники производятъ нападенія и уводятъ въ плѣнъ для продажи въ рабство на рынкахъ Центральной Азіи; а сосѣди суниты при каждомъ удобномъ случаѣ избиваютъ ихъ. Бѣдность царствуетъ повсемѣстно; большинство никогда не имѣетъ достатка въ пищѣ и одеждѣ. Найтъ расчитываетъ, что вскорѣ положеніе балтовъ улучшится, благодаря вмѣшательству англичанъ въ кашмирскія дѣла.

Балты принадлежатъ къ монгольскому племени съ нѣкоторою примѣсью арійской крови; въ общемъ имѣютъ сходство съ населеніемъ Ладака.

Перевалъ Чорбатъ затрудненій для перехода не представляетъ, но очень утомительно постоянно подыматься и опускаться по волнистой поверхности мягкаго снѣга.

Спускъ съ перевала легокъ, путь пролегаетъ вдоль небольшого потока, берущаго начало близъ перевала; Найтъ остановился на ночлегъ на мѣстѣ, гдѣ постоянно останавливаются носильщики,— топлива не было, а траву можно было найти по берегамъ ручья и то тамъ, то сямъ по склонамъ горъ, чего на той сторонѣ (Ладакской) и въ поминѣ не было.

5 числа пошелъ снѣгъ, но послѣ крутого спуска въ теченіе нѣсколькихъ часовъ на низкій уровень, путешественникъ очутился въ жаркой лѣтней атмосѳерѣ. Переходъ былъ очень длинный по долинѣ, которая по мѣрѣ спуска превращается въ узкое ущелье; дорога во многихъ мѣстахъ размыта и обвалилась. Остановились на ночлегъ въ д. Чорбатъ, расположенной у устья ущелья, выходящаго въ широкую песчаную долину р. Шайокъ.

Въ теченіе послѣдняго времени Найту не приходилось быть на столь сравнительно низкомъ уровнѣ, какъ у д. Чорбатъ, и разница въ климатѣ была замѣтна по состоянію посѣвовъ: ячмень уже пожелтѣлъ, а тутовая ягода поспѣла. При дальнѣйшемъ путешествіи по Балтистану повсюду встрѣчалось обиліе фруктовъ и особенно абрикосовъ и тутовыхъ ягодъ, которые въ сушеномъ видѣ составляютъ главный предметъ экспорта страны.

Р. Шайокъ, въ этомъ мѣстѣ, повидимому, такого же объема, какъ и р. Индъ у д. Скербичанъ, но течетъ гораздо медленнѣе въ своемъ широкомъ, песчаномъ руслѣ. Мѣстность по пути слѣдованія въ Балтистанѣ живописнѣе Ладакскихъ долинъ,— горы болѣе разнообразныхъ очертаній и оазисы болѣе часты и обширнѣе. Дорога то вьется по горячимъ и ровнымъ пескамъ вдоль берега рѣки и у подошвы покатости ея долины, то подымается высоко на утесы и затѣмъ опять спускается въ видѣ тропы, скорѣе напоминающей лѣстницу. Въ Балтистанѣ жаръ сильнѣе, чѣмъ въ Ладакѣ и съ каждымъ днемъ пути становилось знойнѣе, пока, наконецъ, Найтъ не прибылъ въ Скарду, гдѣ температура столь же высока, какъ и въ Индіи, но зато здѣсь повсюду можно найти свѣжую, почти ледяную, воду и фрукты.

Послѣ Чорбата ночлегъ былъ въ с. Лунха (Lunkha); на этомъ переходѣ Найтъ испыталъ непріятный вѣтеръ, подымающій облака пыли и обыкновенно дующій вверхъ по долинѣ рѣки около полудня. Слѣдующій переходъ до д. Капалу (Kapalu) былъ длиненъ и труденъ. Вслѣдствіе недавняго обвала по нижней дорогѣ нельзя было слѣдовать, поэтому пришлось подняться по крутой и извилистой тропѣ на волнистое плато, находящееся на нѣсколько тысячъ футъ выше рѣки. Поверхность плато камениста и безплодна, только изрѣдка можно встрѣтить небольшія пространства, поросшія желкой травой, въ которой шелестятъ ящерицы—единственные представители живыхъ существъ. Отсюда открылся величественный видъ на большой горный хребетъ за рѣкой Шайокъ, въ которомъ, если смотрѣть въ направленіи широкой долины р. Мушъ (Mushe), среди другихъ ледниковыхъ вершинъ рѣзко выдѣляется огромная и покрытая ледниками гора Машербрумъ (Masherbrum), возносящаяся на 25,676 футъ надъ уровнемъ океана.

Путь лежалъ черезъ плато и выводилъ къ его краю, откуда можно было видѣть далеко внизу долину съ извивающеюся по ея песчаному дну р. Шайокъ и окаймляющіе ее снѣжные хребты, а прямо подъ ногами оазисъ, по размѣрамъ больше, чѣмъ всѣ встрѣченные до сихъ поръ. Оазисъ представляетъ собою почти непрерывный, съ роскошною растительностью, садъ, тянущійся вдоль берега рѣки на многія мили, а въ ширину распространяю-

щійся до и даже мѣстами захватывающій нижнія части склоновъ долины. Изъ числа плодовыхъ деревьевъ особенно изобилуютъ абрикосы, вишни и грецкій орѣхъ, а поля обработаны подъ зерновые хлѣба, горохъ и клеверъ. Среди зелени разбросаны хижины селенія Капалу, служащаго центромъ управленія богатѣйшаго округа Балтистана и называемаго также Капалу. Въ Капалу живетъ наслѣдственный правитель округа—раджа, къ которому, какъ уже было сказано выше, туземное населеніе относится съ большимъ почтеніемъ.

Сдѣлавъ одиннадцать трудныхъ переходовъ отъ г. Леха, Найту было очень пріятно часть пути совершить водою; но туземцы предпочитаютъ переправляться на паромѣ изъ бурдюковъ у с. Капалу и затѣмъ слѣдовать сухопутно по правому берегу р. Шайокъ до ея впаденія въ р. Индъ. У мѣста переправы рѣка течетъ многими руслами, образуя мели и острова; теченіе быстро, но опасностей для паромовъ не представляетъ. Замѣчательно, что въ Балтистанѣ паромы приводятся въ движеніе посредствомъ отталкиваній отъ дна длинными шестами, а не веслами, которыхъ и въ заводѣ нѣтъ. Для большей скорости движенія паромъ Найта держался середины рѣки, гдѣ теченіе быстрѣе. По пути картины быстро смѣнялись,—то виднѣлись сыпучіе пески и за ними дрожащія въ миражѣ горы, то скалистые утесы близко подступали къ руслу и стѣсняли теченіе, то, наконецъ, цвѣтущіе и богатые оазисы, а за ними снѣговыя горы, на которыхъ мѣстами были замѣтны, даже на большихъ высотахъ, клочки почвы, поросшіе ячменемъ или травою. У д. Карку (Karku) русло сильно стѣсняется скалами и образуется быстрина, на которой паромъ чуть не потерпѣлъ крушенія. Миновавъ д. Довапи (Dowani), паромъ остановился на ночлегъ у д. Брагаръ (Bragar), находящейся у начала ущелья, образующаго опасные пороги.

Путешествіе отъ Брагара до Скарду заняло три дня. Съ каждымъ переходомъ мѣстность понижалась и климатъ становился теплѣе; ячмень уже собранъ въ амбары. 10 іюля, миновавъ сліяніе рѣкъ Шайокъ съ Индомъ, Найтъ на паромѣ переправился на другую сторону и у д. Голь (Gol) вышелъ на перекрестокъ дорогъ изъ Сринагара въ Скарду и изъ Капалу въ Скарду, изъ

коихъ первая сопровождается телеграфной линіей. 11-го іюля Найтъ прибылъ на равнину Скарду, имѣющую абсолютное превышеніе въ 7,250 футъ. Въ этомъ мѣстѣ горы обоихъ береговъ Инда отступаютъ, образуя песчаный бассейнъ шириною нѣсколько болѣе пяти миль и бывшій въ древности дномъ озера, чрезъ которое протекалъ Индъ. Д. Скарду расположена на наносномъ, хорошо орошенномъ и воздѣланномъ плато, возвышающемся на 150 футъ надъ уровнемъ дна бассейна. Скарду хотя и древняя столица Балтистана, однако ничего особеннаго не представляетъ и состоитъ изъ разбросанныхъ группъ низенькихъ глиняныхъ домовъ, съ небольшимъ базаромъ, на которомъ торгуютъ преимущественно кашмирцы и съ крѣпостцею, расположенною на командующей скалѣ.

Долиною Инда пролегаетъ самая прямая и кратчайшая дорога изъ Скарду въ Гильгитъ, но она трудна для движенія и потому Найтъ избралъ болѣе легкій путь, который идетъ долиною Инда на протяженіи 29 миль до д. Кацура (Katsura), откуда сворачиваетъ на перевалъ Баннокъ Ля (Bannok La) и спускается на Гильгитскую дорогу близъ крѣпости Асторъ. По причинѣ дурной погоды, задержавшей Найта у подошвы Баннокъ Ля, на путешествіе до Астора потребовалось девять дней.

Переходъ до д. Кацуры былъ утомителенъ, потому что на большей части пути пришлось идти подъ палящими лучами солнца, по сыпучимъ пескамъ равнины Скарду. 13-го іюля, оставя долину р. Инда, Найтъ началъ подыматься по очень неровному дну Шикарсангскаго оврага (Shikarthang) и остановился на ночлегъ у д. Стокхунъ (Stokehun), расположенной на берегу стремительнаго потока, пробивающагося сквозь густую чащу розъ и другихъ кустарныхъ растеній. Вблизи деревни каскадъ, спадающій съ вертикальной скалы и затѣмъ исчезающій въ обширномъ скопленіи снѣга, представляющемъ остатокъ прошлогодней лавины. 14-го іюля продолжался подъемъ по оврагу. Склоны оврага густо поросли сосною, вязомъ, можжевельникомъ и розами, а его дно—гіацинтами, ятрышникомъ, вѣтряницею и другими полевыми цвѣтами. Съ подъемомъ выше растительность понемногу становилась бѣднѣе, а у д. Шикарсангъ, представляющей конечный пунктъ чело-

вѣческаго жилья въ направленіи оврага и послужившей мѣстомъ ночлега Найту, окрестная мѣстность совершенно безлѣсна. Деревня состоитъ изъ нѣсколькихъ мизерныхъ лачугъ, сконцентрировавшихся у мѣста соединенія четырехъ сходящихся овраговъ, вслѣдствіе чего она подвержена дѣйствію всевозможныхъ вѣтровъ. Кругомъ деревни хорошія лѣтнія пастбища. Къ ночи началъ идти снѣгъ съ дождемъ, задержавшій Найта на два дня, такъ какъ въ такую погоду мѣстные жители не совѣтывали пускаться въ путь. 17-го іюня Найтъ началъ восхожденіе по каменистому оврагу и, добравшись до истока ручья, протекающаго по оврагу, остановился на ночлегъ бивакомъ среди лишенныхъ растительности, если не считать незначительнаго количества ревеня, скалъ и ледниковъ. 18-го числа при легкомъ снѣгѣ Найтъ продолжалъ утомительный подъемъ по крутой снѣжной покатости къ вершинѣ перевала, представляющей собою обширное волнистое пространство, на которомъ мѣстами возвышаются скалистые пики. Впереди виднѣлись послѣдовательные снѣговые горные хребты, но облачная погода мѣшала Найту уловить абрисъ величественнаго массива Нанга Парбатъ (Nanga Parbat), который при большемъ освѣщеніи долженъ былъ бы быть виденъ. Перейдя сверкающую бѣлизной снѣга плоскую возвышенность перевала, Найтъ вышелъ къ верховью глубокаго оврага, по дну котораго пролегаетъ путь къ Астору. Трудный спускъ почти на тысячу футъ привелъ къ истоку ручья, у котораго путешественникъ раскинулъ свой бивакъ на небольшой площадкѣ, поросшей травой, фіалками и незабудками. 19 іюля, пройдя нѣсколько миль по камнямъ и снѣгу, Найтъ спустился въ совершенно другую мѣстность и климатъ. Сосновые лѣса и пастбища покрываютъ горные склоны отъ вершины до самаго русла, въ которое впадаетъ множество побочныхъ ручьевъ, ниспадающихъ съ горъ и образующихъ мѣстами небольшія болота, которыхъ до сихъ поръ Найту не приходилось встрѣчать въ только что оставленныхъ имъ безводныхъ мѣстахъ. Изъ этой долины Найту впервые открылся видъ на величественный Дайямиръ (Diyamir) или Нанга Парбатъ, возвышающійся на 26629 футъ надъ уровнемъ моря и находящійся въ разстояніи около двадцати миль отъ мѣста, избраннаго для

ночлега. Хребетъ, къ которому принадлежитъ названный массивъ, образуетъ границу территоріи магараджи, а вмѣстѣ съ тѣмъ, можно сказать, что и изслѣдованной мѣстности, такъ какъ за нимъ простирается неизвѣстная еще страна чиласовъ, которую никто изъ иностранцевъ не рѣшается посѣтить. На ночлегѣ въ деревушкѣ, наконецъ, пришлось увидѣть деревянныя постройки, указывающія на достатокъ въ лѣсѣ и которыхъ Найтъ давно уже не встрѣчалъ.

20-го числа, рано утромъ, путешественникъ выступилъ въ г. Асторъ внизъ по красивой долинѣ, черезъ заросшія тростникомъ и камышемъ плоскости, кишащія голубями, черезъ сосновые лѣса, обильныя пастбища и разбросанныя деревеньки. Эта мѣстность называется Дардистанъ и жители его отличаются типомъ и одеждой отъ всѣхъ прочихъ до сихъ поръ встрѣченныхъ. Дарды, живущіе вблизи Гильгита, очень бѣдны и ихъ лица носятъ отпечатокъ грусти, вслѣдствіе того, что они подвергаются постояннымъ нападеніямъ сосѣднихъ народностей. Наименованія Дардистанъ и дарды, употребляемыя географами, туземцамъ совершенно неизвѣстны. Подъ именемъ дардовъ географы подразумѣваютъ сходныя по типу народности арійскаго происхожденія, населяющія округа Асторъ и Гильгитъ, небольшія королевства Гунза и Нагаръ, Ясинъ, независимыя республики долины р. Инда и другія мѣстности къ югу отъ Гинду-Куша. Съ запада они соприкасаются Кафиристаномъ, съ юга—съ народностями, говорящими на языкѣ „пушту"(Pushtoo), а на востокѣ—съ Кашмиромъ.

Къ концу перехода Найтъ вышелъ боковымъ оврагомъ въ широкую, безплодную и унылую Асторскую долину съ рѣкой значительнаго объема, вдоль которой извивается Гильгитская дорога, кишѣвшая въ то время носильщиками, нагруженными зерномъ, предназначеннымъ для заготовленія войсковыхъ запасовъ для отрядовъ въ Гильгитѣ и въ другихъ пунктахъ.

Въ милѣ или около этого, на противуположномъ берегу рѣки, на крутой скалѣ расположена крѣпость Асторъ, обнесенная стѣною съ башнями. Перейдя рѣку по деревянному мосту, Найтъ поднялся по крутой тропинкѣ въ крѣпость съ узкими и грязными улицами, казармами и глиняными домиками. Внутри тол-

пились кашмирскіе сипаи, носильщики, караваны муловъ и проч. Путешественникъ въ Асторѣ не остановился, а направился въ лагерь г-на Аплифорда (Appleford), разбитый въ 4-хъ миляхъ ниже по долинѣ для большаго удобства для строющихъ дорогу.

До сихъ поръ Найтъ слѣдовалъ большимъ торговымъ трактомъ Кашмира, ведущимъ черезъ Лехъ на рынки центральной Азіи, теперь же ему предстояло проѣхать по другой большой дорогѣ страны въ данную минуту болѣе дѣятельной и людной, но не купцами и ихъ караванами, а двигающимися войсками и безконечными военными транспортами.

Въ виду важнаго стратегическаго значенія дороги, связывающей Сринагаръ съ Гильгитомъ, кашмирское правительство рѣшило провести новую и удобную для слѣдованія войскъ и тяжестей и возложило устройство ея на г-на Спеддинга. Согласно заключеннаго контракта, эта дорога должна быть окончена къ 1 іюлю 1893 года и имѣть ширину полотна въ десять футъ при наибольшемъ уклонѣ какъ одинъ къ десяти. На дѣлѣ, вслѣдствіе рвенія строющихъ, двѣ трети дороги были уже окончены въ теченіе лѣта 1891 года. Старая Гильгитская дорога, пролегающая по горамъ, будучи очень не ровною и въ самыхъ крутыхъ мѣстахъ настолько узкою, что два встрѣчныхъ мула не могутъ разойтись, почти недоступна для горной артиллеріи на мулахъ.

Никто, кто не былъ въ этой негостепріимной мѣстности, не можетъ себѣ представить въ полности тѣ затрудненія, которыми сопровождается организація даже самой небольшой военной экспедиціи. Дорога изъ Кашмира въ Гильгитъ, длиною приблизительно 240 миль, пролегаетъ по большей части по совершенно пустынной мѣстности; всѣ запасы приходится доставлять изъ Кашмира, даже сѣно для корма транспортныхъ животныхъ надо привозить издалека. Лѣтомъ жара въ безплодныхъ ущельяхъ нестерпима и на нѣкоторыхъ безводныхъ переходахъ постоянно можно видѣть скелеты павшихъ муловъ. Дорога дѣлается непроходимою раннею зимою, потому что на встрѣчающихся на пути двухъ перевалахъ, весьма часто подымаются леденящіе штормы, которые ежегодно замораживаютъ нѣсколькихъ путниковъ, за-

стигнутыхъ врасплохъ. Прошлою осенью (1890 года), во время такого шторма на Раджданганскомъ (Rajdiangan) перевалѣ погибъ цѣлый транспортъ изъ 300 мулловъ, совмѣстно со всѣми погонщиками, сопровождавшими его. Эти несчастія могли бы быть до нѣкоторой степени уменьшены устройствомъ въ соотвѣтствующихъ пунктахъ домовъ для отдыха. Этотъ пробѣлъ въ настоящее время пополняется.

Въ теченіе цѣлаго лѣта направляются вверхъ по дорогѣ караваны муловъ, лошадей, воловъ и носильщиковъ съ зерномъ и другими предметами жизненной необходимости для заготовленія для войскъ девяти-мѣсячнаго запаса, потому что эта страна, почти ничего не производя, двѣ трети года совершенно изолирована благодаря снѣжнымъ заваламъ на перевалахъ, и тогда нѣтъ никакой возможности подвезти что-либо изъ Кашмира. Всѣ сношенія съ внѣшнимъ міромъ прекращаются, за исключеніемъ рѣдкой почты, доставляемой пѣшими людьми, хорошо знающими мѣстность и признаки, по которымъ можно судить о предстоящей погодѣ; но и тѣ бываютъ часто задержаны у подошвы переваловъ на цѣлые недѣли, въ ожиданіи благопріятнаго времени.

Несомнѣнно, что на пустынность страны по Гильгитской дорогѣ, въ значительной степени, повліяло то обстоятельство, что преслѣдуемые жители побросали свои обработанныя земли. Найтъ высказываетъ надежду, что теперь, подъ наблюденіемъ англичанъ, восторжествуетъ новый порядокъ и земледѣльцы, увѣренные, что больше нечего опасаться какихъ либо притѣсненій, возвратятся къ своему пепелищу и начнутъ воздѣлывать землю, тѣмъ болѣе, что имъ будутъ оказаны разныя поощренія, побуждающія къ обработкѣ возможно большихъ участковъ, и помощь въ возстановленіи ирригаціонныхъ канавъ. Поэтому можно полагать, что тамъ окажется значительный избытокъ въ предметахъ продовольствія и Гильгитскій гарнизонъ въ отношеніи запасовъ пищи перестанетъ такъ рабски зависѣть отъ мѣстностей, лежащихъ по ту сторону переваловъ.

Значеніе, придаваемое Найтомъ Гильгиту, и его взглядъ на

настоящее положенiе дѣлъ въ пограничной полосѣ видны изъ нижеслѣдующаго текста, приведеннаго здѣсь буквально.

„Значенiе Гильгита въ отношенiи Кашмира, какъ господствующаго надъ долиной р. Инда и устьемъ р. Гунзы и такимъ образомъ держащаго въ страхѣ непокорныя племена по обоимъ берегамъ, очевидно; но его великая стратегическая важность для имперiи вполнѣ обнаружена только недавно. Эта страна въ настоящее время начала привлекать на себя вниманiе. Русскiя экспедицiи изслѣдываютъ перевалы черезъ Гинду-Кушъ съ сѣверной стороны. Они даже перешли этотъ хребетъ въ нѣсколькихъ пунктахъ и вторглись во владѣнiя нашихъ союзниковъ. Такъ, напримѣръ, Iоновъ съ казаками перевалилъ по перевалу Корабаутъ (Karabaut) въ Читралъ; другой отрядъ, подъ начальствомъ Громбчевскаго, спустился съ Памира въ долину Гунзы и, если вѣрить слухамъ, возбуждалъ населенiе противъ насъ; кромѣ того, мы постоянно слышимъ о новыхъ движенiяхъ и сборахъ царскихъ войскъ на нашей границѣ.

Какое бы положенiе мы ни занимали относительно спорныхъ земель за Гинду-Кушемъ, въ настоящее время не можетъ быть и сомнѣнiя какъ намъ слѣдуетъ дѣйствовать на южной сторонѣ. Наше влiянiе должно быть распространено до этого великаго горнаго хребта, составляющаго естественную границу Индiи. Для спокойствiя нашей имперiи безусловно необходимо удерживать за собою выходы изъ горъ и если мы не позаботимся о нихъ, русскiе не преминутъ воспользоваться этимъ и займутъ ихъ.

Русскiе до сихъ поръ безнаказанно нарушали всѣ договоры и двинувъ войска въ Читралъ, которому мы платимъ субсидiи и, покровительствуемъ, преднамѣренно сдѣлали шагъ равносильный объявленiю войны. Нѣкоторые въ Англiи не придаютъ значенiя этому инциденту, населенiе же этихъ странъ смотритъ на дѣло совсѣмъ въ иномъ цвѣтѣ. Если мы примиримся съ вторженiемъ русскихъ войскъ въ государства, которымъ мы гарантировали помощь на случай нашествiя чужеземцевъ, то несомнѣнно, что они потеряютъ всякую вѣру въ насъ; они придутъ къ заключенiю, что Россiя сильнѣе и что мы боимся ее, и такъ какъ азiаты всегда дружатъ съ сильнѣйшимъ, то результатомъ нашей апатiи

мы должны ожидать не только происковъ, но, быть можетъ, и болѣе открытыхъ враждебныхъ дѣйствій.

Убѣжденіе, что преграды, представляемыя пустынными горами этой мѣстности, дѣлаютъ не выполнимымъ сколько-нибудь грозное нашествіе, въ данномъ случаѣ не имѣетъ мѣста. Русскіе доказали, что небольшіе отряды войскъ могутъ перейти Гинду-Кушъ, а здѣсь и очень незначительныя силы могутъ оказаться зародышемъ широкораспространяющагося зла. Если мы будемъ настолько небрежны и не подчинимъ своему вліянію народы, живущіе къ югу отъ великаго водораздѣла, то внѣ всякаго сомнѣнія, что эти послѣдніе примутъ сторону очевидно сильнѣйшаго государства. Предводимые русскими офицерами, эти племена будутъ драться хорошо и легко возможно, что въ случаѣ вооруженнаго столкновенія двухъ имперій, ими воспользуются для весьма серьезной для насъ диверсіи. Насколько далеко зайдетъ отложеніе нашихъ нынѣшнихъ друзей—предвидѣть трудно. Несомнѣнно, что такое нападеніе могло бы быть отражено, если только въ другихъ мѣстахъ наши дѣла будутъ хороши (наши индійскіе офицеры не страшатся рѣшительныхъ результатовъ); но намъ придется отправить въ эту страну значительныя силы, которыя намъ трудно удѣлить, и тѣмъ поможемъ русскимъ въ выполненіи, весьма вѣроятно, ихъ единственной задачи, поставленной на этой части границы.

Мало сомнѣнія, что приведенныя выше опасности весьма просто могутъ быть устранены, если запереть выходы на нашу сторону. Горсть такихъ британскихъ офицеровъ, какихъ мы имѣемъ въ Гильгитѣ, съумѣютъ выполнить это, если только приняться за дѣло надлежащимъ образомъ и во-время. Эти замѣчательныя двери имперіи легко удерживать и охранять. Весь вопросъ заключается въ умѣньи внушить туземцамъ, что мы въ состояніи ихъ защитить. Твердая политика въ этомъ направленіи уменьшитъ шансы для войны, въ которую, однако же, такъ легко быть вовлеченымъ колебаніемъ.

Гильгитъ, самый сѣверный передовой постъ Индійской имперіи, прикрываетъ всѣ проходы въ Гинду-кушъ, начиная отъ самаго восточнаго Шимшала (Shimshal), до пролегающихъ у верховьевъ

р. Ясинъ, на западѣ. При взглядѣ на хорошую карту легко видѣть что всѣ эти перевалы ведутъ въ долины р. Гильгитъ и ея притоковъ. Обладаніе Гильгитской долиной предоставляетъ еще большія выгоды: оно даетъ намъ средства прямого сообщенія черезъ территорію Кашмира съ покровительствуемымъ нами Читраломъ, который иначе былъ бы удаленъ отъ нашего вліянія промежуточными странами, которыя въ настоящее время на дѣлѣ для насъ заперты. Теперь мы гарантируемъ независимость Читрала отъ Авганистана и этого послѣдняго отъ русскаго посягательства. Наша дружба съ Читраломъ началась со времени миссіи Локхарта (Lockhart) въ 1886 году, когда эти страны были вполнѣ изслѣдованы. Собранныя тогда свѣдѣнія о дорогахъ и перевалахъ не были опубликованы, но теперь они не могутъ долѣе держаться въ тайнѣ, такъ какъ французы и русскіе изслѣдователи недавно посѣтили тѣ-же самыя земли.

Во время царствованія покойнаго Метара Читральскаго (умеръ нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ), самаго прозорливаго изъ правителей, это государство было увеличено подчиненіемъ себѣ нѣскольких племенъ, отдавшихся подъ покровительство своего могущественнаго сосѣда. Чрезвычайно важно для насъ, что Авганистанъ не пріобрѣлъ Читрала, и, конечно, также безотлагательно необходимо, чтобы русское вліяніе не распространилось въ этомъ направленіи.

Постоянныя сношенія поддерживаются между Гильгитскимъ агентствомъ и Читраломъ и мы снабжали читральцевъ оружіемъ для обороны ихъ пограничныхъ постовъ. Но Читральская долина должна была бы быть въ такомъ же полномъ подчиненіи у насъ, какъ и Гильгитская, потому что она господствуетъ нѣкоторыми нижайшими и легчайшими перевалами черезъ Гинду-Кушъ и открываетъ готовую дорогу въ Индію изъ Бухары черезъ Бадахшанъ. Извѣстно, что русскіе военные авторитеты считаютъ ее удобнымъ путемъ для вторженія въ Индію, такъ какъ при этомъ представляется возможность обойти естественныя препятствія возвышеннаго и негостепріимнаго Памира и, сверхъ того, тамъ пролегаетъ очень легкая и оживленная движеніемъ караванная

дорога, направляющаяся непосредственно изъ Читрала черезъ Баджуръ (Bajur) въ Пешаверъ.

Городъ Читралъ, будучи расположенъ въ узлѣ нѣскольких долинъ, ведущихъ къ переваламъ, со стороны которыхъ можно ожидать вторженія, господствуетъ надъ всѣми. Нѣтъ сомнѣнія, что намъ слѣдуетъ учредить тамъ агентство, такъ-же, какъ и въ Гильгитѣ. Надъ этимъ долго размышляли и покойный Метаръ самъ неоднократно выражалъ желаніе, чтобы былъ назначенъ въ его государство британскій резидентъ. Стратегическая дорога, связывающая Гильгитъ съ Индіей, почти окончена и нѣкоторые авторитеты полагаютъ, что она должна быть продолжена вверхъ по Гильгитской долинѣ черезъ г. Ясинъ въ Читралъ. Тогда-бы у насъ были въ рукахъ ключи къ Гинду-Кушу и, кромѣ того, господствуя надъ нижней Читральской долиной, мы-бы могли напасть на флангъ русской арміи, наступающей отъ Герата. Можно-бы было войти въ такія соглашенія съ туземными пограничными государствами которыя бы давали намъ возможность построить еще другія стратегическія дороги и учредить гдѣ надо передовые посты.

Къ несчастію, наша дорога въ Гильгитъ должна пройти черезъ Кашмиръ, черезъ перевалы, запертые снѣгомъ въ теченіе двухъ третей года, тогда какъ имѣется прямой и естественный путь долиной р. Инда въ Британскую Индію, не переваливающій черезъ горные проходы и открытый цѣлый годъ, но который въ настоящее время совершенно закрытъ для насъ, вслѣдствіе враждебности племенъ Шинака и другихъ, населяющихъ страну между Бунджи и нашей территоріей [1]).

Здѣсь я привожу только краткій очеркъ, выясняющій выгоды Гильгита для имперіи, тогда какъ этотъ вопросъ чрезвычайно широкъ. Гильгитское агентство представляетъ образецъ, каковымъ

---

[1]) Когда эта глава была напечатана, возникли безпорядки въ Читралѣ и Чиласѣ. Учреждено Британское агентство въ Чиласѣ, управляемомъ нынѣ Низамъ-уль-Мулькомъ. Столица Чиласа занята теперь войсками императорской службы и безъ сомнѣнія, что дорога будетъ вскорѣ проложена черезъ эту страну въ Индію. Тогда Гильгитъ будетъ на десять дней ближе къ Абботабаду и желѣзной дорогѣ, чѣмъ теперь, и опасные перевалы на Кашмирской дорогѣ останутся въ сторонѣ.

долженъ быть каждый передовой постъ въ дружественномъ и покровительствуемомъ государствѣ. Полковникъ Дюранъ былъ назначенъ Британскимъ агентомъ въ Гильгитѣ, въ 1886 году, и ему помогаетъ въ его дѣятельности горсть англійскихъ чиновниковъ (до послѣдняго года ихъ было только пять). Занимаясь воспитаніемъ и обученіемъ войскъ императорской службы магараджи (Imperial Service troops of the Maharajah), Дюранъ искусно выполняетъ возложенныя на него политическія задачи, успокоивая сосѣдніе народы, распространяя и твердо упрочивая наше вліяніе; онъ также доказалъ, что всегда готовъ строго наказать за всякое оскорбленіе или обиду со стороны враждебнаго или мятежнаго племени.

Инженеры Снеддинга въ настоящее время разбросаны на протяженіи 240 миль по дорогѣ,—каждый изъ нихъ работаетъ на незначительномъ участкѣ, и на мой неопытный взглядъ работы въ такой трудной мѣстности подвигаются удивительно быстро. На работахъ участвуетъ около пяти тысячъ землекоповъ, изъ разныхъ мѣстностей—африды (Afridis), хайберцы (Kyberîs), пешаверцы (Peshawaris), кабульцы (Kabulis), кашмирцы (Kashmiris), сваты (Swats), пенджабцы (Punjabis) и другіе.

Надо имѣть очень твердую волю, чтобы держать всѣхъ ихъ въ надлежащемъ порядкѣ. Патаны, которые преобладали, большой и красивый народъ, но нѣкоторые изъ нихъ выглядѣли разбойниками. При всей кровожадности и жестокости, живые, храбрые и независимые патаны болѣе пріятны и достойны уваженія, нежели женоподобные кашмирцы, кроткіе и безвредные только потому, что трусы. Патанъ безчеловѣченъ, но мужчина“.

Дорога отъ Астора до Гильгита раздѣляется на девять переходовъ, совершенъ же этотъ путь въ шесть дней. По пути не устроено домовъ для отдыха, такъ что приходится ночевать въ палаткахъ. 12 августа Найтъ выступилъ въ Доюнъ (Doiun), находящуюся въ 24 миляхъ отъ Астора, и такъ какъ новая дорога не была еще закончена, то пришлось слѣдовать по старому тракту. Новая дорога не только будетъ легче для движенія, но также и сократитъ путь: для сокращенія и удобства, между прочимъ, въ

нѣкоторыхъ мѣстахъ вдоль крутыхъ скатовъ утесовъ будутъ устроены галлереи вмѣсто длинныхъ зигзаговъ, восходящихъ на гору.

Сначала путь пересѣкаетъ угрюмую песчаную плоскую возвышенность, усѣянную блесками слюды и рѣдко поросшую полынью; потомъ идетъ вдоль ущелій по берегу потока, въ которыхъ, если бы не быстрый притокъ холодной какъ ледъ воды, жара была бы невыносима. Вода этого потока, также какъ и Гильгитскаго и другихъ рѣчекъ этой мѣстности, носитъ особую окраску, благодаря присутствію въ ней мельчайшихъ частицъ слюды, нисколько не вредящихъ употребленію ея въ питье. Далѣе дорога подымается высоко надъ рѣкой на безплодное, палящее плато къ д. Дашкинъ (Dashkin), за которой идетъ по болѣе веселой мѣстности, пересѣкая поросшія сосною долины и орошенныя многими потоками, ниспадающими соснѣговъ сосѣднихъ горъ. Подъ вечеръ Найтъ прибылъ въ широкую долину Доюнъ, выходящую въ долину р. Асторъ. Деревня Доюнъ расположена въ верхней части долины, а еще выше ея—фортъ, заключающій въ себѣ небольшой гарнизонъ и имѣющій важное значеніе, такъ какъ вблизи него находится проходъ въ буйную страну чиласовъ.

13 августа переходъ былъ до д. Рамхатъ (Ramghat), по совершенно безводной мѣстности и при нестерпимой жарѣ. Отъ Доюна къ Рамхату ведутъ двѣ дороги—нижняя и верхняя. Найтъ въ ту сторону шелъ по первой, а на обратномъ пути—по второй. Близъ мѣста слiянія съ р. Индъ, р. Асторъ пробивается по узкому ущелью, ограниченному высокими и безплодными горами. Нижняя дорога извивается зигзагами между каменистыми скатами, то восходя по нимъ на 1000 футъ, то опять опускаясь на прежній уровень. Верхняя дорога много легче, она пролегаетъ по вершинѣ горы, нѣсколько подымаясь къ вершинѣ Гатту Пиръ (Hattu Pir), въ 6,000 футъ высоты надъ рѣкою, откуда далеко внизу виднѣется д. Рахматъ и тонкая линія рѣки. Крутой спускъ съ вершины Гатту Пиръ къ рѣкѣ очень труденъ для лошадей и утомителенъ для людей, такъ какъ, помимо крутизны, усѣянъ камнями.

Полотно новой дороги будетъ проложено между двумя упомянутыми туземными дорогами. Въ инженерномъ отношеніи по-

стройка этой дороги представитъ огромныя затрудненія, такъ какъ въ этихъ горахъ случаются частые обвалы, могущіе уничтожить всѣ работы.

Д. Рамхатъ расположена на берегу рѣки и также мрачна, какъ и дорога, ведущая къ ней; представляетъ собою только военный постъ, размѣщенный въ пещерахъ и хижинахъ и охраняющій два моста, изъ коихъ одинъ устроенъ изъ канатовъ, а другой—деревянный. Этотъ постъ очень важенъ, такъ какъ если бы непріятелю удалось захватить его и уничтожить мосты, то сообщеніе съ Гильгитомъ было бы прервано.

Растительности въ Рамхатѣ совсѣмъ нѣтъ,—со всѣхъ сторонъ возвышаются безплодныя горы. Солнце настолько нагрѣваетъ за день горы, что даже много времени спустя послѣ заката нельзя приложить къ нимъ руки; воздухъ, согрѣтый скалами, подобенъ выходящему изъ горнила. Найтъ три раза въ разное время посѣтилъ Рамхатъ и каждый разъ наблюдалъ одно и то-же.

Гильгитскую дорогу называютъ Сибирью Кашмира. Было въ обычаѣ у кашмирцевъ направлять своихъ осужденныхъ къ Рамхатскому мосту, переправлять на другой берегъ и оставлять тамъ на произволъ судьбы; эти несчастные или умирали съ голоду въ пустынѣ, или попадали въ руки ягистанцевъ (Jaghistanis), которые или убивали ихъ, или продавали въ рабство.

14 августа переходъ былъ также по безводной мѣстности и потому Найтъ выступилъ на разсвѣтѣ, чтобы прибыть на ночлегъ до жары. Недалеко отъ Рамхата, дорога входитъ въ долину р. Инда, которая въ этомъ мѣстѣ широка, но затѣмъ опять обращается въ ущелье выше и ниже равнины Бунджи. Мѣстность кругомъ совершенно безплодна и Индъ протекаетъ по каменистой долинѣ, окруженной горами безъ всякой растительности. Тутъ-же р. Индъ пересѣкаетъ границу между Кашмиромъ и страною Шинака (Shinaka).

Страна Шинака заключаетъ въ себѣ Чиласъ (Chilas), Дарель (Durel), Танжиръ (Tanger) и другія долины. Населеніе состоитъ изъ дардовъ (Dards), похожихъ по платью и наружному виду на асторцевъ (Astoris), гильгитцевъ (Gilgittis) и гунзовъ (Hunzas). Форма правленія республиканская: каждая Шинакская долина

представляетъ собою небольшую самостоятельную республику и каждое селеніе въ каждой изъ этихъ республикъ рѣшаетъ дѣла само по себѣ. Между прочимъ, тамъ имѣется одно поселеніе, которое состоитъ всего изъ двѣнадцати домовъ и тѣмъ не менѣе оно управляется совершенно самостоятельно. Самая маленькая деревня имѣетъ свой мѣстный парламентъ, въ которомъ каждый мужчина извѣстнаго возраста имѣетъ право голоса и состоитъ членомъ парламента. Дрю (Drew) очень интересно описываетъ эти федераціи. „Деревенскій парламентъ“, говоритъ, разрѣшаетъ всѣ внутреннія дѣла деревни; но вопросы, касающіеся общаго управленія, разрѣшаются государственнымъ парламентомъ, въ которомъ засѣдаютъ представители отъ каждой изъ деревень. Если хоть одинъ изъ членовъ этого парламента не согласенъ съ предлагаемой мѣрой, то она не можетъ осуществиться, и парламентъ откладываетъ ее до тѣхъ поръ, пока разномыслящаго не склонятъ убѣжденіемъ или подкупомъ къ мнѣнію большинства. Здѣсь большинство не предписываетъ меньшинству. Такимъ образомъ, если какая либо изъ деревень государства не согласуется съ другими, то она совершенно свободна вести свою собственную политику, и бываетъ, что одна изъ деревень вступаетъ въ союзъ съ какимъ нибудь иноземнымъ государствомъ, а другія деревни той же федераціи—съ государствомъ враждебнымъ первому“.

Легко себѣ представить, что при такой системѣ правительству очень трудно вести строго-опредѣленную иностранную политику; между тѣмъ какъ препятствія со стороны меньшинства сильно замедляютъ рѣшеніе общественныхъ дѣлъ. Найтъ полагаетъ, что англичанамъ было на руку, что Шинакскія долины не управлялись, подобно смежнымъ странамъ, деспотическими раджами: было извѣстно, что союзныя племена намѣревались произвести нападеніе на ихъ коммуникаціонную линію, въ то время когда они были задержаны канджутами у Нильта. Мѣстные и общій парламенты собрались обсуждать вопросъ и, безъ сомнѣнія, что члены какъ партіи мира, такъ и партіи войны не мало изощрялись въ словопреніяхъ, и, благодаря тому, что, согласно древней конституціи страны, война не могла быть объявлена пока партія мира не убѣдилась краснорѣчіемъ партіи войны въ ея необходимости,

*

англичане обошли позицію и покорили непріятеля раньше, чѣмъ федеральныя племена пришли къ какому либо рѣшенію; а тогда было уже поздно начинать дѣйствовать.

Однако, въ одномъ народы шинакской долины замѣчательно единодушны,—это въ избіеніи каждаго изъ шіитовъ, попавшагося къ нимъ въ руки.

Вслѣдствіе замкнутости и уединенности страны, гильгитскіе купцы должны привозить товары изъ Индіи; но при этомъ они предпочитаютъ слѣдовать долиною р. Инда черезъ Чиласъ и платить большія пошлины вождямъ племенъ, чѣмъ бороться съ естественными препятствіями Гильгитской дороги.

Далѣе путь Найта лежалъ черезъ каменистую равнину къ Бунджи (Boonji). Кругозоръ вверхъ и внизъ долины р. Инда ограничивался большими снѣжными хребтами. По направленію теченія, въ сторонѣ Чиласа, виднѣется снѣговая вершина Нанга Парбатъ, командующая другими горами,—а вверхъ по долинѣ открывается видъ на обрывистыя горы, въ ущельяхъ которыхъ скрываются канджуты.

Бунджи на мѣстномъ нарѣчіи означаетъ пятьдесятъ, и это названіе, какъ говорятъ, было дано этому округу, потому что когда-то тамъ было 50 деревень, расположенныхъ въ хорошо культивированной, а нынѣ пустынной долинѣ Инда, между устьями рѣкъ Асторъ и Гильгитъ. Чрезвычайный разливъ въ 1840 году безъ сомнѣнія, послужилъ первоначальной причиной настоящаго опустошенія, а частые набѣги чиласовъ устрашаютъ трусливыхъ кашмирцевъ возвратиться къ культурѣ земли.

Теперь же, при вмѣшательствѣ англичанъ въ дѣла государства, Найтъ думаетъ, что всѣ притѣсненія прекратятся и ободренное населеніе возвратится къ землѣ, съ тѣмъ, чтобы въ скоромъ времени превратить пустыню въ культурную мѣстность.

Переходъ до Бунджи коротокъ и легокъ, но жара была нестерпимая. Съ тѣхъ поръ, какъ Найтъ вступилъ въ Кашмирскую территорію, ему ни разу не пришлось быть на столь сравнительно низкомъ уровнѣ, потому что р. Индъ близъ Бунджи только на 4,400 футъ выше уровня моря. Доюнъ находится на высотѣ 8,720 футъ, а Гатту Пиръ—на высотѣ 10,000 футъ.

Бунджи находится на границѣ Ягистана (Yaghistan), на обширномъ плато, подымающемся на 250 ф. надъ уровнемъ рѣки. Плато хорошо орошается и несомнѣнно, что можно бы было обработать много большее количество земли. Населеніе немногочисленное и живетъ разбросанно. Тутъ же расположена крѣпостца съ казармами на значительный гарнизонъ. Находясь у выхода Чиласскихъ долинъ и господствуя надъ переправой черезъ р. Индъ, Бунджи представляетъ собою одинъ изъ самыхъ важныхъ пунктовъ на Гильгитской дорогѣ.

Видъ съ плато Бунджи очень красивъ, какъ внизъ по долинѣ, въ направленіи страны Шинака, на снѣжный массивъ Нанга Парбатъ, такъ и въ другомъ направленіи, черезъ равнину, гдѣ рѣки Чакеркотъ (Chakerkot) и Гильгитъ вливаютъ свои воды въ р. Индъ. Панорама кругомъ обширная и великолѣпная, но печальная благодаря огромнымъ пространствамъ песку, скаламъ и отдаленнымъ снѣгамъ, ярко блестящимъ на солнцѣ.

На слѣдующій день Найтъ выступилъ въ Чакеркотъ. Дорога съ плато Бунджи идетъ черезъ р. Индъ по парому, защищаемому небольшимъ фортомъ Сей (Sai). Переправа на паромѣ здѣсь опасна, въ особенности въ полую воду, но уже во время печатанія этой статьи ожидался висячій мостъ изъ Англіи, который долженъ замѣнить паромъ. Найтъ высадился на пескахъ праваго берега, и, такъ какъ у мѣста сліянія р. Гильгитъ съ р. Индомъ находятся труднодоступные утесы, то дорога восходитъ по оврагу Сей къ д. Чакеркотъ, а затѣмъ направляется черезъ промежуточный хребетъ въ Гильгитскую долину. Оврагъ Сей орошается потокомъ, въ достаточной мѣрѣ поросъ растительностью, почему составляетъ пріятный контрастъ съ окружающею пустынею. Деревня Чакеркотъ окружена фруктовыми садами и лугами; Найтъ сталъ бивакомъ на лугу, на правомъ берегу небольшой рѣчки, какъ разъ противъ названной деревни.

На этомъ берегу расположена одна изъ покинутыхъ жителями—деревень и потому окружающая мѣстность имѣетъ крайне унылый видъ. Очевидно, что еще недавно обработанныя поля простирались на значительное протяженіе и вверхъ по долинѣ, но теперь они не означаются даже сорными травами и кустами,

которыми обыкновенно поростаютъ оставленныя пашни, вслѣдствіе того, что оросительныя канавы отъ времени осыпались и почва совершенно высохла за отсутствіемъ влаги. За исключеніемъ узкой прибрежной полосы, поросшей дичками, никакой растительной жизни не замѣтно и слѣдовъ. Гдѣ когда-то произрастали маисъ и клеверъ, тамъ теперь сухая пустошь, а вмѣсто зелени фруктовыхъ садовъ—повсюду торчатъ высохшіе стволы грецкаго орѣха, персиковыхъ и другихъ фруктовыхъ деревьевъ и свидѣтельствуютъ о пригодности почвы къ культурѣ.

На другомъ берегу часть земли обработана, а другая часть, также какъ и на этомъ берегу, находится въ запустѣніи, вслѣдствіе ухода жителей въ Чиласъ.

17-го августа путешественникъ выступилъ въ Гильгитъ по дорогѣ, пролегающей на первой и большей половинѣ по раскаленной пустынѣ, а приближаясь къ мѣсту назначенія по мѣстности достаточно культурной и особенно у деревень Сакваръ (Sakevar) Миневаръ (Minewar), которыя окружены роскошными фруктовыми садами и зеленѣющими маисовыми полями. Благоденствіе жителей этой мѣстности Найтъ приписываетъ близости ея къ британскому агентству (въ Гильгитѣ), которое до нѣкоторой степени охраняетъ ихъ отъ притѣсненій. Самъ городъ и крѣпость Гильгитъ расположены среди обширныхъ полей риса, маиса, проса и индійской конопли, перемежающихся съ фруктовыми садами. Столь обширнаго и хорошо воздѣланнаго оазиса Найтъ не встрѣчалъ съ самаго выступленія изъ Капалу.

Пробывъ нѣсколько дней въ Гильгитѣ, Найтъ рѣшилъ вернуться въ Сринагаръ (22 станціи). Обратный путь до лагеря Аплифорда, вслѣдствіе сильной жары, занялъ семь дней и никакія силы не могли заставить носильщиковъ идти скорѣе. Грузовое движеніе (зерно для гарнизона) по этой дорогѣ становилось съ каждымъ днемъ оживленнѣе. Въ дурныхъ частяхъ дороги, и особенно на Гатту-Пиръ, поминутно встрѣчались обглоданныя кости павшихъ лошадей и муловъ.

На этотъ разъ Найтъ перешелъ Гатту-Пиръ по верхней дорогѣ, причемъ пришлось вскарабкиваться по безводной мѣстности

и при удушливой жарѣ на высоту 6,000 футъ. Картина, открывающаяся съ Гатту-Пиръ, чрезвычайно красива. Далеко внизу виденъ широкій и очень извилистый Индъ, катящій свои волны изъ Балтистана въ Чиласъ; еще далѣе, за сравнительно небольшими горами, возвышаются громадныя и безплодныя снѣговыя вершины, а повсюду кругомъ—на необозримую даль простирается безводная и скалистая пустыня, въ которой какъ бы теряются двѣ зеленѣющія полоски оазисовъ Бунджи и Горъ (Gor). 25 августа Найтъ прибылъ въ лагерь Аплифорда, гдѣ нанялъ новыхъ насильщиковъ и вьючныхъ животныхъ, бывшихъ ранѣе на работахъ на Гильгитской дорогѣ. Значительное число транспортныхъ лошадей, занятыхъ переноскою грузовъ на этой дорогѣ, прибываетъ изъ богатаго округа Гурэсъ (Gurais), находящагося въ семи переходахъ или 80 миляхъ отъ Астора. Жители этого округа представляютъ собою смѣсь кашмирцевъ и дардовъ,—хорошаго сложенія и веселаго нрава.

29 числа Найтъ выступилъ изъ лагеря Аплифорда и совершилъ небольшой переходъ до Идгарха (Idgarh), находящагося въ разстояніи мили за Асторомъ. Отъ Идгарха дорога въ теченіе четырехъ переходовъ подымается вверхъ по Асторской долинѣ и постепенно приводитъ все въ болѣе и болѣе холодный климатъ.

Движеніе 1 сентября вверхъ по долинѣ совершилось вдоль скалистой крутости, достаточно хорошо разработанной инженерами; ночлегъ былъ у подножія перевала на высотѣ 12,000 футъ у лагернаго мѣста Сирдаркотъ (Sirdarkote), расположеннаго среди безлѣсной, открытой всѣмъ вѣтрамъ, равнины, слегка поросшей травой и кустомъ.

2 сентября былъ морозный и солнечный день. Перевалъ Борзилъ (Borzil), высотою 13,500 футъ, очень легокъ въ лѣтнее время, но остальное и большее время года совершенно недоступенъ, вслѣдствіе того что на вершинѣ перевала приходится пересѣкать длинную плоскую возвышенность, подверженную дѣйствію сильныхъ снѣжныхъ бурь, противъ которыхъ человѣкъ не въ состояніи бороться, о чемъ свидѣтельствуетъ множество мертвыхъ тѣлъ людей и животныхъ, обнаруживающихся весною при таяніи снѣга. Дорога черезъ перевалъ была окончена недѣли двѣ—три тому

и переходъ никакихъ затрудненій не представилъ. Почти все время отъ перевала до Бандипура (Bandipur) Найтъ ѣхалъ по новой дорогѣ.

Перевалъ Борзилъ ведетъ черезъ тотъ же самый большой Западный Гималайскій хребетъ, какъ и перевалъ Зоджи-Ля, по которому Найтъ перевалилъ весною. Какъ уже было сказано раньше, этотъ хребетъ отдѣляетъ влажныя и болѣе плодородныя равнины и долины собственнаго Кашмира отъ страдающихъ бездождіемъ и безплодныхъ округовъ Ладакъ, Балтистанъ и Асторъ. Едва Найтъ миновалъ пер. Борзилъ, какъ тотчасъ же замѣтилъ, хотя и не въ такой рѣзкой степени, какъ на перевалѣ Зоджи-Ля, разницу въ климатѣ и растительности—вмѣсто сухой пустыни и рѣдкихъ оазисовъ его взору представились непрерывныя пастбища, обработанныя поля и лѣса.

Уже на первомъ переходѣ послѣ перевала, Найтъ слѣдовалъ по мѣстности совершенно отличной отъ видѣнныхъ имъ за послѣдніе мѣсяцы,—повсюду виднѣлась зелень и цвѣты. Найтъ заночевалъ въ пастушеской деревнѣ Майнмергъ (Minemerg), служащей жилищемъ только лѣтомъ.

Но несмотря на плодородіе страны, здѣсь было гораздо труднѣе достать продовольственныхъ запасовъ, чѣмъ въ самыхъ пустынныхъ мѣстахъ Гильгитской дороги. И если-бы Найтъ не обезпечилъ бы себя въ этомъ отношеніи еще въ Асторѣ, то ему пришлось бы очень плохо въ богатыхъ долинахъ рѣкъ Борзилъ и Кишанганга (Kishanganga).

4 сентября путь лежалъ по цвѣтущей долинѣ до ночлежнаго пункта Бангла (Bangla). 5 сентября движеніе продолжалось по той-же цвѣтущей долинѣ и черезъ тѣнистые сосновые лѣса, пока у сліянія рѣкъ Борзилъ и Кишанганга Найтъ не вошелъ въ роскошную долину Гурэсъ (Gurais), по дну которой, среди многочисленныхъ и разнообразныхъ фруктовыхъ садовъ, воздѣланныхъ полей, лѣсовъ и разбросанныхъ деревень, протекаетъ обильный потокъ. Переправа черезъ эту рѣку защищается фортомъ. Ночлегъ былъ въ тополевомъ лѣсу, называемомъ Бодванъ (Bodwan).

6 сентября путь лежалъ по мѣстности, которую, если бы она не была такъ гориста, можно было-бы сравнить съ хорошимъ

англійскимъ паркомъ. Миновавъ долину р. Кишанганги, Найтъ поднялся по боковому оврагу къ группѣ хижинъ Цадкуза (Zadkusa), расположенной у подошвы перевала Раджданганъ (Rajdiangan). Снѣга предшествующей зимы еще не успѣли растаять, и очень часто можно было видѣть слѣды разрушительныхъ лавинъ, дѣлающихъ опасною во время весны эту часть Гильгитской дороги.

7 сентября Найтъ перешелъ по Раджданганскому перевалу, который несмотря на то, что поднимается надъ уровнемъ океана только на 11,800 футъ, представляетъ болѣе опасности въ зимнее время, нежели Борзилскій; причиной этому служитъ то, что на его вершинѣ находится обширное плато, покрытое въ теченіе большей части года глубокимъ снѣгомъ и на которомъ, также какъ и на Борзилскомъ перевалѣ, часто подымаются леденящія, снѣжныя вьюги, замораживающія отважившихся пуститься въ путь въ это время. Именно здѣсь прошлою осенью погибло 300 муловъ съ ихъ погонщиками, застигнутыми врасплохъ такою бурею.

Послѣ длиннаго подъема по покрытому лѣсомъ крутому скату перевала Найтъ достигъ безлѣснаго и рокового плато, въ это время не покрытаго снѣгомъ и поросшаго травою, доставляющею пищу многочисленнымъ стадамъ, на немъ пасущимся. Ночлежнымъ пунктомъ на это число Найтъ избралъ деревню Трагбаль (Tragbal), расположенную въ лѣсу, на 2,000 футъ ниже вершины перевала. Съ этого пункта открывается роскошный видъ на всю Кашмирскую долину, растилающуюся внизу какъ на ладони и представляющую отрадный контрастъ съ гнетущими скалистыми ущельями мѣстности на сѣверѣ. Отъ д. Трагбаль горы круто спадаютъ къ плодородной долинѣ, лежащей на 4,000 футъ ниже.

8 сентября, спустившись съ горы въ теплую равнину, Найтъ направился по широкой большой дорогѣ, пролегающей по хорошо культивированной мѣстности, мимо множества отдѣльныхъ фермерскихъ домиковъ. Съ одной стороны простиралась огромная поверхность Вуларскаго озера, а съ другой—тянулись невысокіе, лѣсистые холмы, мѣстами далеко вдающіеся въ названное озеро.

Въ Бандипурѣ Найтъ сѣлъ въ лодку, которая и доставила его въ Сринагаръ черезъ 24 часа, включая сюда и короткую остановку ночью. Лодка сначала плыла по зеркальной поверхности

озера, по которому плаваютъ огромныя поля сросшихся водяныхъ растеній, съ большимъ трудомъ разсѣкаемыя лодками; миновавъ озеро, лодка направилась по широкому каналу, пролегающему по зловоннымъ болотамъ, надъ которыми носятся въ воздухѣ тучи докучливыхъ москитовъ, а затѣмъ вошла въ рѣку и поплыла вдоль ея, мимо густонаселенныхъ береговъ. По берегу были видны караваны нагруженныхъ верблюдовъ, которые пока далѣе Бандипура не могутъ слѣдовать по Гильгитской дорогѣ; но съ окончаніемъ новой дороги, надо полагать, что будетъ возможно воспользоваться ими для доставки зерна.

Утромъ 9 числа Найтъ, послѣ нѣсколькихъ часовъ пути вдоль извилистой рѣки Джеламъ, высадился въ Сринагаръ.

Услышавъ здѣсь о волненіяхъ, поднявшихся въ странахъ смежныхъ съ Гильгитомъ, и предстоящей экспедиціи, Найтъ рѣшилъ вернуться въ Гильгитъ съ цѣлью принять участіе въ выполненіи задачи этой экспедиціи.

22 сентября онъ выступилъ по знакомой Гильгитской дорогѣ и 1 октября прибылъ въ д. Идгархъ, находящуюся близь Астора. Погода благопріятствовала и перевалъ Раджділнганъ, несмотря на небольшой снѣгъ и вѣтеръ, не представилъ затрудненій; лѣса на сѣверныхъ склонахъ перевала уже начали желтѣть, указывая на близость осени.

Въ д. Идгархѣ пришлось ожидать дальнѣйшихъ инструкцій. Было замѣтно, что съ каждымъ днемъ снѣгъ ложился все ниже и ниже на скатахъ горъ, и, наконецъ, въ одно утро лагерь Найта былъ покрытъ слоемъ снѣга въ нѣсколько дюймовъ. Очевидно что надо было ожидать исключительно ранней зимы и принять мѣры, по возможности парализующія такія неблагопріятныя обстоятельства. Затѣмъ послѣдовали сильнѣйшіе дожди и снѣжныя бури въ горахъ, произведшіе обвалы земли и лавины, попортившіе мѣстами вновь выстроенную дорогу. 9 октября пришло извѣстіе, что перевалъ Камри (Kamri), черезъ который пролегаетъ удобнѣйшая лѣтняя дорога изъ Кашмира въ Гильгитъ, совершенно заваленъ и что на перевалѣ Борзилъ лежитъ снѣгъ толщиною въ три фута. И, дѣйствительно, въ теченіе нѣсколькихъ дней совершенно прекратился подвозъ зерна въ Асторъ, и къ счастію времен-

но, прервались всѣ сношенія съ внѣшнимъ міромъ. 21 октября связь опять была возстановлена.

Далѣе Найтъ излагаетъ краткій очеркъ странъ Гунза и Нагаръ, волненія въ которыхъ вызвали со стороны англичанъ посылку экспедиціи подъ начальствомъ полковника Дюрана. Ниже излогается почти достословно этотъ интересный очеркъ.

Соединенныя государства Гунза и Нагаръ заключаютъ въ себѣ долины, спадающія къ верхней части рѣки Канджутъ или Гунзѣ, которая впадаетъ въ р. Гильгитъ на двѣ мили ниже укрѣпленія Гильгитъ. Вслѣдствіе чрезвычайной труднодоступности этой страны, жители до сего времени могли безнаказанно производить набѣги на земли своихъ сосѣдей. Эти долины находятся въ гигантской горной системѣ, заключающей въ себѣ нѣсколько высочайшихъ вершинъ Гималайскихъ горъ, изъ коихъ обращаетъ на себя особенное вниманіе гора Ракапоши, возносящаяся на 25,560 футъ надъ уровнемъ моря, тогда какъ много другихъ поднимаются выше 24,000 футъ. Обширные глетчеры спускаются въ лощины и сама рѣка Нагаръ беретъ начало въ наибольшихъ изъ всѣхъ извѣстныхъ ледниковъ, покрывающихъ площадь въ сотни квадратныхъ миль.

Окруженная со всѣхъ сторонъ гранитными крутизнами и обширными пространствами льда и снѣга, доступными извнѣ только въ теченіе нѣсколькихъ лѣтнихъ мѣсяцевъ, да и то случайно, страны Гунза и Нагаръ уязвимы только въ одномъ пунктѣ на южной сторонѣ Гинду-Куша, именно по овражистому руслу р. Канджутъ; въ то же время мѣсто сліянія этой рѣки съ р. Гильгитъ служитъ единственнымъ входомъ, черезъ который возможно нападеніе на эти страны съ юга. Но даже и этотъ входъ въ сущности закрытъ и лѣтомъ, потому что тогда рѣка вздувается отъ таящихъ снѣговъ и, обращаясь въ стремительный, непроходимый въ бродъ потокъ, наводняетъ все дно долины, такъ что желающему проникнуть въ Гунзу и Нагаръ поневолѣ надо вскарабкаться по крутому и обрывистому скату и затѣмъ слѣдовать съ опасностью жизни по узкому краю крутизны; само собою разумѣется, что этотъ путь годенъ только для людей привычныхъ къ горамъ, но и имъ, сколько бы ихъ ни было, не трудно преградить путь самыми не-

значительными силами; въ это время черезъ рѣку возможна переправа по веревочнымъ мостамъ, которыя выдерживаютъ грузъ только двухъ, трехъ человѣкъ и ихъ легко обрѣзать простымъ ножемъ.

Такова дорога въ Гунзу и Нагаръ со стороны англійскихъ владѣній, но въ верховьяхъ Канджутской долины находятся нѣсколько сравнительно легкихъ и низкихъ переваловъ, ведущихъ черезъ Гинду-Кушъ на Тахдумбашскій Памиръ и которые служатъ путями для набѣговъ, предпринимаемыхъ канджутами. По одному изъ этихъ проходовъ перевалили въ долину Громбчевскій съ отрядомъ казаковъ.

Въ 30 миляхъ выше мѣста соединенія долинъ Гильгитъ и Гунзы, въ этой послѣдней долинѣ расположенъ фортъ Чольтъ (Cholt), служащій конечнымъ передовымъ постомъ Кашмира. Въ 30 миляхъ выше Чольта находятся почти другъ противъ друга селенія Гунза и Нагаръ, изъ коихъ первое расположено на правомъ, а второе—на лѣвомъ берегу; эти селенія представляютъ собою столицы двухъ маленькихъ, разбойничьихъ государствъ, соотвѣтственнаго названія, которые, не смотря на всѣ безпокойства, ими причиненныя, могутъ выставить не болѣе 5,000 воиновъ.

Номинально эти государства были данниками Кашмира,—король Гунзы платилъ ежегодную дань въ размѣрѣ 12 унцій золотого песку, двухъ лошадей и двухъ охотничьихъ собакъ, а король Нагара—нѣкоторое количество золотого песку и двѣ корзины абрикосовъ. Правители получали въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ небольшія субсидіи отъ индійскаго правительства и отъ Кашмирскаго магараджи. Но на дѣлѣ оба государства были независимы и всѣ попытки Кашмирскаго дурбара привести ихъ въ покорность оказались не только безуспѣшными, но и вселили въ гунзо-нагарцевъ убѣжденіе въ собственномъ могуществѣ и доблести и поощрили ихъ болѣе дерзкимъ враждебнымъ дѣйствіямъ. Не разъ случалось Гунзо-Нагарскимъ военачальникамъ отражать полки магараджи и облагать Гильгитъ, а въ 1886 году они захватили фортъ Чольтъ, изъ котораго были прогнаны, спустя нѣкоторое время, съ большими затрудненіями, не смотря на то, что въ это время въ Гильгитѣ находилось не менѣе 6,000 Каш-

мирскихъ войскъ. Гунзо-нагарцамъ удалось увезти съ собою орудія, которыми былъ вооруженъ названный фортъ и которыя они впослѣдствіи употребили въ дѣло противъ насъ.

Чрезвычайно странно видѣть, что на такой узкой полосѣ уживаются двѣ враждебныя націи, занимая противоположные берега потока, орошающаго Канджутскую долину. Этотъ потокъ служитъ границей между ними; его крутые берега, доступные только въ извѣстныхъ пунктахъ, тщательно наблюдаются обѣими сторонами. На протяженіи 30 миль вверхъ по долинѣ отдѣльныя укрѣпленія Гунзы расположены противъ укрѣпленій Нагара, очевидно съ цѣлью обороны другъ противъ друга; съ другой стороны, сильно укрѣпленная позиція у Нильта (Nilt) и Мэюна (Maiun) защищаетъ доступъ вторгающемуся изъ нижней части долины. Гунза и Нагаръ, находясь почти въ непрерывной войнѣ другъ съ другомъ, всегда соединяются вмѣстѣ для дѣйствій противъ чужеземнаго непріятеля.

Гунзо-нагарцы, вообще извѣстные у сосѣдей подъ именемъ канджутовъ, хотя это названіе, строго говоря, примѣнимо только къ однимъ гунзамъ, въ теченіе вѣковъ наводили ужасъ на народы, населяющіе страны между Авганистаномъ и Яркендомъ. Населяя едва доступныя дефиле, гунзо-нагарцы производили частые набѣги за Гинду-Кушъ и зарабатывали себѣ средства хорошо организованнымъ разбоемъ; цумы (thums) или короли этихъ двухъ маленькихъ государствъ извлекали большую часть своихъ доходовъ изъ этого источника. Настолько великъ ужасъ, вселенный этими разбойниками, что большіе округа были покинуты жителями, и страны, прежде обработанныя, обратились въ пустыни, подъ постояннымъ гнетомъ канджутскихъ набѣговъ. Наивыгоднѣйшей ареной для дѣйствій канджутовъ являлся большой торговый путь между Лехомъ и Яркендомъ черезъ Каракорумскій перевалъ, и многіе богатые караваны, слѣдующіе изъ Индіи въ Центральную Азію, были ограблены въ окрестностяхъ Шадулаха (Shadulah). Цумы обыкновенно содержали агентовъ въ Яркендѣ, которые давали знать объ ожидаемыхъ караванахъ. Такимъ образомъ, однажды, былъ захваченъ караванъ, состоящій изъ 50 нагруженныхъ верблюдовъ и 500 нагруженныхъ лошадей. Кашмирцы и китайцы чувствовали себя безсильными

положить конецъ этимъ набѣгамъ, а канджуты пріобрѣли огромный престижъ и ихъ считали совершенно непобѣдимыми. И въ самомъ дѣлѣ, гунзы не знали пораженій до успѣшной кампаніи полковника Дюрана.

Но этотъ разбой еще не такое зло сравнительно съ процвѣтавшей у канджутовъ съ незапамятныхъ временъ работорговлей. Всѣ сколько нибудь цѣнные плѣнники—мужчины, женщины и дѣти, захваченные во время набѣга, уводились въ горы и затѣмъ продавались или непосредственно рабовладѣльцамъ въ китайскій Туркестанъ или киргизскимъ купцамъ, которые служили посредниками въ этомъ торгѣ. Форсированные переходы черезъ снѣжные хребты, выпадавшіе на долю дурноодѣтыхъ и плохокормленныхъ плѣнниковъ, совмѣстно съ жестокимъ обращеніемъ канджутовъ, вели къ большой смертности между ними. Въ настоящее время значительное число подданныхъ Кашмирскаго магараджи, главнымъ образомъ балтовъ (Baltis), находятся въ рабствѣ въ Центральной Азіи, между тѣмъ, нѣкоторые отдаленные гарнизоны кашмирскихъ сипаевъ были схвачены врасплохъ этими злодѣями и уведены въ плѣнъ. Этому невозможному порядку вещей теперь положенъ конецъ разъ навсегда.

Правители этихъ двухъ государствъ, какъ и слѣдовало ожидать, были невѣжественные и кровожадные негодяи, вѣроломные въ своихъ обязательствахъ и неуважающіе ничего кромѣ силы. Они были неограниченные монархи, убивавшіе и продававшіе своихъ подданныхъ въ рабство по собственному произволу. Правящія фамиліи Гунзы и Нагара происходятъ отъ двухъ братьевъ, жившихъ въ пятнадцатомъ столѣтіи, но они ведутъ свой родъ съ болѣе отдаленныхъ временъ и считаютъ его божественнаго происхожденія. Цумъ Гунзы, со своей стороны, хвастается, что происходитъ отъ Александра Великаго,—обыденное притязаніе въ странахъ Гинду-Куша, и считаетъ себя равнымъ развѣ только китайскому богдыхану.

Отцеубійство, можно сказать, родовые недостатки королевскихъ фамилій Гунзы и Нагара. Сафдаръ-Али-Ханъ (Safdar-Ali-Khan) въ 1886 г. убилъ своего отца, цума Гунзы, захватилъ его престолъ и казнилъ двухъ изъ своихъ братьевъ, чтобы обезпечить за собою

правленіе страною; между тѣмъ Раджа-Узръ-Ханъ (Rajah-Uzr-Khan), наслѣдникъ Нагара, придерживаясь той-же политики, въ 1891 г. зарѣзалъ двухъ своихъ младшихъ братьевъ и также раздѣлался бы и съ другими, если бы онъ могъ это сдѣлать. Точно также поступали и ихъ предки изъ рода въ родъ. Такимъ образомъ, старый цумъ, который былъ убитъ своимъ сыномъ Сафдаръ-Али, самъ унаслѣдовалъ тронъ черезъ умерщвленіе своего отца. Въ этомъ случаѣ, способъ устраненія былъ очень искусенъ. Сестра наслѣдника, питая большую привязанность къ брату, послала престарѣлому королю, какъ новогодній подарокъ, почетное одѣяніе, въ которомъ предварительно скончался отъ оспы одинъ изъ жителей, и этотъ подарокъ оказался роковымъ для цума. Этотъ семейный распорядокъ королевствами Гунза и Нагаръ во всякомъ случаѣ выгодны для страны, избавляя ее отъ кровавыхъ войнъ за престолонаслѣдіе, столь частыхъ въ мусульманскихъ государствахъ.

Гунзы и нагарцы до глубины души ненавидятъ другъ друга. Они того же типа, какъ и дардская (Dard) раса, но гунзы имѣютъ лучшую репутацію за храбрость. Нагарцы исповѣдуютъ шіитскій толкъ и не пьютъ вина, тогда какъ гунзы принадлежатъ къ курьезной сектѣ молей (Maulai) и ими гнушаются, какъ и кафирами (Kafirs), истые магометане за склонность къ вину и вообще за нерелигіозный образъ жизни. И въ самомъ дѣлѣ, гунзы, повидимому, не имѣютъ мусульманскихъ предразсудковъ и ханжества. Ага-Ханъ (Agha-Khan) изъ Бомбея, въ настоящее время,— духовный глава секты молей; его считаютъ потомкомъ перво-бытнаго убійцы, или „Горный Старикъ“ (old Man of Mountains). Послѣдователи этой секты ведутъ ловкую, тайную пропаганду своей религіи; проповѣдники путешествуютъ въ странахъ, населенныхъ шіитами и суннитами, вкрадываются въ душу намѣченной жертвы и, тонко подкапавшись подъ его вѣрованія, обращаютъ въ послѣдователя своей секты. Секта молей не признаетъ корана и имѣетъ свою собственную священную книгу. Всѣ религіозныя обязанности послѣдователя этой секты заключаются въ поднесеніи достодолжныхъ подарковъ своему духовному главѣ и въ повиновеніи его приказаніямъ. Ему нѣтъ нужды молиться, поститься или вести нравственный образъ жизни, а также соблюдать какіе либо ре-

лигіозные обряды. У нихъ нѣтъ никакого религіознаго фанатизма и никто не можетъ проповѣдывать среди нихъ священную войну.

Правители Гунзы и Нагара считали Китай величайшей имперіей въ свѣтѣ, Россію—второй по могуществу, а Британскую—третьей. Въ теченіе вѣковъ велись сношенія между этими государствами и Китаемъ. Канджуты часто посѣщаютъ Яркендъ, считая его перломъ городовъ, и цумъ Гунзы имѣетъ клочекъ земли возлѣ этого города, пожалованный ему за помощь, оказанную Гунзой Китаю въ 1847 году во время возстанія въ Туркестанѣ. Весьма естественно, что гунзы относились дружественно къ Китаю; потому что китайскія власти не только смотрѣли сквозь пальцы на работорговлю и нападенія на караваны, но даже платили субсидію ужасному цуму Гунзы и позволяли ему облагать податью киргизскихъ пастуховъ на Тагдумбашскомъ Памирѣ.

Сафдаръ-Али-Ханъ, правитель гунзы и Раджа-Узръ-Ханъ, правящій Нагаромъ за своего престарѣлаго отца, относились чрезвычайно враждебно къ англійскому вліянію и были расположены къ Россіи. Капитанъ Громбчевскій, посѣтившій эту страну, свидѣтельствуетъ о таковомъ чувствѣ. Найтъ говоритъ, что посѣщеніе русскихъ вселило надежду въ канджутовъ, что имъ будетъ оказана помощь для дѣйствій противъ англичанъ; объ этомъ онъ будто-бы слышалъ послѣ экспедиціи отъ покоренныхъ гунзонагарцевъ, которые не разъ говорили, что если бы они не повѣрили русскимъ, то никогда бы не дрались съ англичанами.

До сихъ поръ только нѣсколько европейцевъ посѣтили Канджутскую долину: полковникъ Локгардъ (Lockhart), полковникъ Дюранъ (Durand) въ 1889 году, капитанъ Громбчевскій и, наконецъ, капитанъ Юнгхёзбандъ (Yunghusband).

Причины, вызвавшія экспедицію, могутъ быть суммированы слѣдующимъ образомъ.

Въ 1889 году правители Гунзы и Нагара вошли въ соглашеніе съ полковникомъ Дюраномъ. Они постановили положить конецъ набѣгамъ на Яркендскую дорогу и обѣщали допускать, когда понадобится, къ проѣзду черезъ свои государства аккредитованныхъ правительствомъ чиновниковъ. Съ другой стороны, правитель-

ство Индіи согласилось давать ежегодно обоимъ цумамъ незначительное денежное вспомоществованіе. Однако, вскорѣ цумы нарушили свои обязательства и смуты возобновились. Цумъ Гунзы заявилъ капитану Юнгхёзбанду, что если ему не будетъ отпускаться большая субсидія, то онъ начнетъ опять нападенія на караваны, такъ какъ это есть его законный источникъ дохода; позднѣе, въ критическое время, онъ не допускалъ провозить письма черезъ свою территорію къ капитану Юнгхёзбанду, находившемуся тогда на Памирахъ.

Въ маѣ 1891 года, Раджа-Узръ-Ханъ умертвилъ друхъ своихъ братьевъ, отчасти по причинѣ ихъ дружбы съ англичанами, и извѣстилъ объ этомъ полковника Дюрана очень дерзкимъ письмомъ. Къ этому времени пришли въ Гильгитъ извѣстія, что канджутскіе набѣги возобновились и что около Чольта были захвачены нѣсколько человѣкъ и проданы въ неволю. Наконецъ, этотъ вызывающій образъ дѣйствій перешелъ въ активную враждебность и, въ рединѣ мая, Гунзо-нагарскіе правители собрали войско и двинулись на фортъ Чольтъ съ цѣлью его захватить. Полковникъ Дюранъ, получивъ своевременно извѣстіе о таковыхъ намѣреніяхъ, форсированнымъ маршемъ прибылъ въ Чольтъ съ отрядомъ въ 200 человѣкъ, при одномъ британскомъ офицерѣ, и усилилъ гарнизонъ. Гунзо-нагарцы, смущенные такою неожиданностью, произвели нѣсколько демонстрацій и отступили.

Само собою разумѣется, что полковникъ Дюранъ тогда не могъ урезонить потомка Александра Великаго, имѣя подъ руками только недавно организованныя войска Догра имперской службы (Dogra Imperial service), состоящихъ изъ людей, настоящимъ образомъ никогда не служившихъ и на которыхъ едвали можно было положиться при упорномъ сраженіи. По мѣстнымъ условіямъ, возможно было выслать только небольшой отрядъ въ труднодоступныя дефиле рѣки Гунзы и потому существенно необходимо, чтобы этотъ отрядъ состоялъ изъ солдатъ, въ стойкости которыхъ не было бы и сомнѣній.

Не трудно видѣть, что положеніе Гильгитскаго гарнизона было ненадежно, и болѣе чѣмъ вѣроятно, что осенью, когда будутъ завалены снѣгомъ перевалы на Гильгитской дорогѣ и,

стало быть, когда будетъ невозможна присылка подкрѣпленій изъ Кашмира, туземные предводители, ободренные безнаказанностью за свои поступки, возобновятъ смуты и перейдутъ въ яростное наступленіе.

Полковникъ Дюранъ былъ вызванъ въ Симлу для обсужденій этого положенія и въ результатѣ 200 гуркасовъ (Gurkhas) съ двумя горными орудіями были отправлены въ Гильгитъ, а штабъ агента—усиленъ четырнадцатью офицерами.

Вслѣдствіе сильнаго раздраженія туземцевъ, было рѣшено предложить имъ болѣе мягкія условія. Индійское правительство было готово простить прежнія обиды, и полковнику Дюрану была дана инструкція не предпринимать карательныхъ мѣръ, если онѣ не будутъ вызваны новыми поступками туземцевъ. Но, въ то-же время, ни одна выходка этихъ безпокойныхъ монарховъ не должна оставаться безнаказанною; и чтобы обезпечить спокойствіе англійскихъ гарнизоновъ на будущее время, долженъ былъ быть выстроенъ новый фортъ при Чольтѣ и проведена дорога для муловъ отъ Гильгита въ Гунзу и Нагаръ или далѣе, если будетъ признано необходимымъ для защиты Гинду-Кушскихъ проходовъ. За постройку дороги рѣшено приняться немедленно и, если бы цумы вздумали оказать сопротивленіе, то войска должны вступить въ ихъ территоріи, а постройка дороги продолжаться. Таковы были условія ультиматума полковника Дюрана.

Судя по прежнимъ поступкамъ, надо было ожидать, что канджуты окажутъ сопротивленіе и притомъ не шуточное. До сихъ поръ не побѣжденные, они нѣсколько разъ наносили пораженія арміямъ, состоявшимъ изъ лучшихъ воиновъ въ Индіи. Въ 1848 г. Натсу Шахъ (Nathu shah), первый сикскій (Sikh) губернаторъ Гильгита, атаковалъ ихъ, но, наткнувшись на засаду, былъ убитъ и вся его армія перерѣзана. Въ 1866 году было отражено нашествіе Догры (Dogra) и армія магараджи поспѣшно бѣжала въ Гильгитъ. Фортъ Чольтъ тоже былъ взятъ ими; вообще можно бы было много разсказать объ ихъ побѣдахъ. Всѣ жители страны между Асторомъ и Гильгитомъ были убѣждены, что англійскія войска будутъ уничтожены и это можно было заключить по

мрачнымъ разсказамъ и предсказаніямъ, циркулировавшимъ между ними, а также по грустному выраженію лицъ.

29-го октября Найтъ выступилъ по направленію къ Гильгиту; 30 числа у д. Дашкинъ (Dashkin) онъ встрѣтилъ отрядъ гуркасовъ, батарею на мулахъ и транспортъ съ продовольствіемъ; 1 ноября совершенъ крутой спускъ съ Гатту-Пиръ къ Рамхату, гдѣ былъ готовъ новый временный деревянный мостъ взамѣнъ стараго, пришедшаго въ негодность—всюду на дорогѣ тянулись сипаи, носильщики и вьючныя животныя. Въ Бунджи, ко времени прибытія Найта, былъ устроенъ паромъ; уровень воды въ Индѣ былъ значительно ниже, чѣмъ въ августѣ, и переправа не сопровождалась опасностями. Въ Чакеркотѣ произошла задержка на нѣсколько дней, которые Найтъ употребилъ для сбора свѣдѣній; оказалось, что отъ этой деревни пролегаетъ прекрасный путь черезъ горный хребетъ въ страну чиласовъ и которымъ, по всему вѣроятію, воспользуются чиласы для нападенія на тылъ, тѣмъ болѣе что многіе изъ жителей д. Чакеркотъ съ ними связаны брачными узами, и потому надо расчитывать, что имъ будутъ доставляться необходимыя свѣдѣнія. 14-го, однако, удалось выступить и черезъ два дня Найтъ прибылъ въ Гильгитъ. Зима, повидимому, вступила въ свои права и цвѣтущій оазисъ Миневаръ принялъ совершенно зимній видъ,—всюду кругомъ безжизненно и пусто. Въ Гильгитѣ получено извѣстіе, что небольшой отрядъ индійскихъ войскъ занимаетъ крѣпкую позицію Чай-чаръ-Пари (Chai-char-Pari), на пути между Гильгитомъ и Чольтомъ. Эта позиція командуетъ дорогой и расположена по острому кряжу съ почти вертикальными скатами, такъ что достаточно очень небольшихъ силъ, чтобы преградить дорогу и очень значительному отряду. Она имѣетъ еще и то значеніе, что, съ захватомъ ея, Чольтъ отрѣзывается отъ сообщеній.

Какъ сказано, веденіе экспедиціи возложено на полковника Дюрана; его войска состояли: изъ 188 чел. 5-го гуркасскаго полка (остальные 200 человѣкъ частью померли, а частью отъ другихъ причинъ сдѣлались неспособными къ несенію оружія); изъ двухъ горныхъ орудій (Hazara Mountain Battery); тридцати человѣкъ 20-го Пенджабскаго пѣхотнаго полка, составляющихъ конвой агентства; изъ трехъ Кашмирскихъ пѣх. полковъ; изъ Кашмирской

горной батареи; изъ небольшого числа саперъ и минеровъ и изъ 160 чел. иррегулярныхъ войскъ изъ Пюніала (Punial), полунезависимаго маленькаго Дардскаго государства, расположеннаго въ верхней части Гильгитской долины на границѣ съ Ясиномъ. Эти послѣднія были вооружены карабинами Снайдера и, кромѣ того, туземными мечами и щитами.

Пюніальцы—отличные горцы и сослужили англичанамъ отличную службу при наступленіи, когда являлась нужда захватить гребень высотъ. Ихъ раджа Акбаръ-Ханъ (Akbar-Khan) получаетъ вспомоществованіе отъ Кашмира, за что онъ обязанъ охранять пограничные форты и нести военную службу во время войны.

Въ общемъ у полковника Дюрана было около 2,000 человѣкъ; но на обязанности этого отряда лежало содержать гарнизоны въ Гильгитѣ, Бунджи и Асторѣ, и охранять коммуникаціонную линію на протяженіи нѣсколькихъ переходовъ, которая, какъ уже сказано выше, подвержена нападенію шинакскихъ племенъ,—такъ что въ результатѣ для операцій за Чольтомъ остается только 1,000 чел.

Изъ Гильгита Найтъ направился по веревочному мосту на лѣвый берегъ р. Гильгитъ и, прослѣдовавъ по нему около двухъ миль, прибылъ къ устью Канджутскаго дефиле. Наружный видъ этого дефиле еще болѣе дикъ и пустыненъ, чѣмъ Гильгитской долины. Громадные утесы съ почти вертикальными отлогостями подымаются со всѣхъ сторонъ довольно широкаго и каменисто-песчанаго дна ущелья, рѣдко поросшаго свойственной пустынѣ травою и орошаемаго стремительнымъ потокомъ, именуемаго р. Канджутъ или Гунзою. На протяженіи до Чольта встрѣчается только одна, хорошо защищаемая фортомъ, деревня Номаль (Nomal) а остальное пространство совершенно безлюдно, благодаря частымъ набѣгамъ, устрашающимъ желающихъ тамъ поселиться. На пути часто встрѣчаются полуразвалившіеся сангасы (sangas) или каменные бруствера и другія фортификаціонныя сооруженія, указывающія, что здѣсь когда-то происходили не рѣдкія схватки. Ночлегъ былъ въ пустынномъ лагерномъ мѣстѣ Пильче (Pilche), поросшемъ тамарискомъ, послужившимъ Найту какъ топливо.

На слѣдующій день Найтъ двинулся въ Номаль; дорога на всемъ этомъ переходѣ удобна и хороша.

Песчаные берега рѣки богаты мелкими гранатами, желѣзнымъ колчеданомъ, сѣрой и селитрой; изъ послѣднихъ двухъ веществъ туземцы приготовляютъ собственный порохъ, а свинецъ для пуль пріобрѣтаютъ внѣ предѣловъ своего государства. Кромѣ того, эта рѣка славится золотомъ, которое промывается мѣстными жителями самымъ примитивнымъ способомъ.

Окрестности д. Номаль достаточно хорошо воздѣланы; доступы къ ней защищаются землянымъ укрѣпленіемъ, на веркахъ котораго поставлено нѣсколько орудій туземной мануфактуры. Гарнизонъ состоитъ изъ 40 сипаевъ подъ командою кашмирскаго офицера.

Здѣсь Найтъ встрѣтился съ инженерами, разрабатывавшими дорогу въ первомъ послѣ д. Номаль отрогѣ горы, совершенно спирающемъ русло. Между подобными отрогами, называемыми пари, въ зимнее время, когда вода спадаетъ, обыкновенно остается небольшое болотистое пространство, годное для проѣзда, но для постоянной дороги необходимо прорыть эти пари, что сопряжено съ громадной затратой труда. Старая туземная дорога обходила эти препятствія, восходя почти на отвѣсныя скалы по лѣстницамъ трудно доступнымъ даже для людей.

21 ноября Найтъ миновалъ первое пари и прибылъ къ дефиле Гучъ (Guetch), защищаемому блокгаузомъ, въ которомъ содержится небольшой отрядъ сипаевъ. Частныхъ построекъ и жителей тамъ не было; вблизи же на высокой горѣ расположена, вокругъ каменнаго форта, небольшая разрушенная деревушка Гучъ изъ пятнадцати каменныхъ хижинъ, оставленныхъ жителями тридцать лѣтъ тому назадъ. Кругомъ ея виднѣлись слѣды прежней культуры въ видѣ высохшихъ фруктовыхъ деревьевъ. По своему расположенію она доступна только по единственному узкому подступу, восходящему по вертикальному склону и который можно сдѣлать совершенно непроходимымъ въ нѣсколько минутъ. Вверхъ отъ деревни ведетъ къ вѣчнымъ снѣгамъ крутое и, повидимому, непроходимое ущелье. Однимъ словомъ, д. Гучъ представляетъ собою самый совершенный образецъ разбойничьяго гнѣзда.

Съ высоты д. Гучъ можно видѣть, на противоположномъ берегу р. Канджутъ, въ верховьи боковой лощины, ровное простран-

ство, на которомъ расположена д. Джаглотъ (Jaglot) и въ которой тогда находилось до двухсотъ человѣкъ непріятеля, наблюдавшихъ за дѣйствіями англичанъ. Отъ д. Джаглотъ черезъ горы пролегаетъ кратчайшій путь къ Нагарской крѣпостцѣ Нильтъ, а прямо противъ д. Гучь—легчайшій бродъ.

При видѣ старой дороги близъ позиціи Чай-чаръ (самое крутое пари), Найту стало понятнымъ почему туземцы, владѣя этой позиціей, могли-бы причинить англичанамъ много хлопотъ. И дѣйствительно, достаточно выдернуть нѣсколько придорожныхъ подпорокъ, чтобы большая часть дороги обвалилась въ рѣку и наступающему осталось бы только эскаладировать вертикальный утесъ.

Съ дальнѣйшимъ движеніемъ впередъ пустынность пограничной лощины возрастала; кругомъ ни растеній ни жителей и только сипаи, строители дороги и носильщики придавали нѣкоторое оживленіе.

26 ноября Найтъ направился къ самому передовому англійскому посту и, вмѣстѣ съ тѣмъ, базѣ предстоявшихъ операцій—къ укрѣпленію Чольтъ.

Чольтъ расположенъ высоко надъ рѣкою, на значительной и до нѣкоторой степени воздѣланной площадкѣ и представляетъ собою крѣпость квадратнаго начертанія, обнесенную каменными брустверами съ башнями и съ вынесенными впередъ на вершины утесовъ миніатюрными фортами, обезпечивающими ея отъ нечаянныхъ нападеній. Внутри стѣнъ имѣется лагерное мѣсто на нѣсколько сотъ человѣкъ; частныхъ жителей ни въ крѣпости ни въ окрестностяхъ нѣтъ. Непосредственно ниже Чольта узкое дефиле внезапно расширяется.

У Чольта съ Канджутской долиной соединяется Чапротская (Chaprot), въ которой, въ нѣсколькихъ миляхъ выше, расположены фортъ и значительная деревня. Чапротъ составляетъ отдѣльное маленькое государство, за обладаніе которымъ много разъ дрались и оно неоднократно переходило изъ рукъ въ руки. Во время пребыванія Найта въ Канджутской долинѣ оно находилось подъ управленіемъ раджи Сикандаръ Хана (Sekandar Khan), сына на-

гарскаго цума. Этотъ раджа, боясь Узръ Хана, умертвившаго его двухъ старшихъ братьевъ, жаждалъ успѣха англійскаго оружія.

Найтъ восходилъ на высоты у Чольта, чтобы видѣть величественную вершину Ракапоши (Rakaposhi), возвышающуюся на 25,560 футъ надъ уровнемъ океана и на 20,000 футъ надъ уровнемъ р. Канджутъ.

Начальникъ экспедиціи полковникъ Дюранъ приказалъ у Чольта построить временный зимній мостъ съ тѣмъ, чтобы отрядъ могъ наступать лѣвымъ или Нагарскимъ берегомъ.

Въ двухъ миляхъ выше Чольта русло рѣки стѣсняется утесомъ, высотою между 800 и 900 футовъ, и извѣстнымъ подъ названіемъ Коталъ (Kotal). Съ вершины его открывается красивый видъ вверхъ по Канджутской долинѣ. Въ восьми миляхъ виднѣются башни крѣпостцы Нильтъ, а за нею, въ верховьи долины, обрисовывается силуетъ высокаго, снѣгового хребта. На протяженіи до Нильта съ обѣихъ сторонъ долины возвышаются обнаженныя горы, оканчивающіяся острыми снѣжными вершинами, но безъ вдающихся въ рѣку отроговъ (пари), преграждающихъ наступленіе. Съ обоихъ береговъ тянутся узкія равнины, образующія террасы между подножіемъ горъ и вершинами скалъ, надвигающихся надъ рѣкою. Равнина лѣваго берега до Нильта камениста и лишена всякой растительности, за исключеніемъ рѣдкихъ кустиковъ полыни; близь Нильта начинается обработанная земля. На этомъ же протяженіи можно видѣть устья двухъ боковыхъ лощинъ, выходящихъ на упомянутую равнину, но о доступности ихъ съ Котала судить нельзя.

2 ноября отрядъ изъ 1,000 человѣкъ солдатъ и 2,000 носильщиковъ перешелъ въ колоннѣ по одному черезъ Коталъ и остановился на привалѣ на площадкѣ у подошвы Котала; тѣмъ временемъ рабочимъ удалось настолько разработать перевалъ, что явилась возможность перетащить батарею на мулахъ. Затѣмъ движеніе возобновилось въ линіи колоннъ по каменистой равнинѣ. Подойдя къ первой изъ упомянутыхъ боковыхъ лощинъ, оказалось, что она представляетъ собою не болѣе какъ гигантскую трещину съ отвѣсными боками, возвышающимися на сотни футъ надъ ея дномъ, разсѣкающую поперегъ равнину. Черезъ трещину вела

узкая тропа, мѣстами попорченная канджутами, которые однако оставили каменное укрѣпленіе противоположнаго берега не занятымъ. Саперамъ и землекопамъ выпало на долю порядочно работы для возстановленія этой тропы. Вторая лощина, видѣнная съ Котала, совершенно подобна первой и тоже оказалась не занятой, хотя и представляла собою весьма сильную позицію. Съ трудомъ перейдя обѣ трещины, отрядъ вышелъ опять на равнину и скоро достигъ воздѣланныхъ террасъ Нильта. Кругомъ все было тихо; непріятеля какъ будто совсѣмъ не было.

Полоса обработанной почвы, по которой слѣдовалъ отрядъ, нѣсколько ниже Нильта значительно съужалась выдающимся отрогомъ горы, закрывающимъ собою Нильтъ. И только обогнувъ отрогъ съ разстоянія около 600 футъ, почти внезапно открывается видъ на это укрѣпленіе.

Какъ и вообще въ канджутскихъ поселеніяхъ, жители Нильта живутъ внутри крѣпостной ограды, въ двухъ или трехъ этажныхъ каменныхъ домахъ, съ весьма узкими переулками между ними. Крѣпостная ограда сдѣлана изъ камня и укрѣплена палисадомъ; высота стѣны отъ 15 до 20 футъ при средней толщинѣ въ 12 ф.; мѣстами устроены большія квадратныя башни. Крыши домовъ этого укрѣпленнаго селенія покрыты камнями и непроницаемы для снарядовъ орудій малаго калибра. Бойницы въ стѣнѣ очень малы, такъ что наносить пораженіе черезъ нихъ почти невозможно, вслѣдствіе трудности прицѣлки. Главная стѣна обнесена еще второй стѣной, восьмифутовой вышины, тоже съ бойницами и воротами, къ однимъ изъ которыхъ ведетъ узкій подступъ. Съ той стороны, съ которой подошли англійскія войска, крѣпостца прикрыта потокомъ и здѣсь же канджуты устроили засѣки. Канджуты спустили воду изъ ирригаціонныхъ канавъ, такъ что англ. отряду надо было взять укрѣпленіе, чтобы утолить жажду, что въ концѣ концовъ и было сдѣлано, но съ большимъ трудомъ (въ подлинникѣ приведено подробное и картинное описаніе боя). Въ укрѣпленіи были найдены боевые запасы для винтовокъ Винчестера, Бердана, Генри-Мартини, Снайдера и другихъ.

Недалеко за Нильтомъ находится другая и болѣе сильная укрѣпленная позиція и потому канджуты не только не пришли

въ уныніе отъ потери Нильта, но даже сами перешли въ наступленіе, которое едва не окончилось для англичанъ катастрофою.

Въ этомъ мѣстѣ Канджутская долина [1]) между подошвами горъ имѣетъ ширину всего около 45 футъ. На Нильтскомъ берегу рѣки путь преграждается крутымъ Нильтскимъ оврагомъ, нисходящимъ съ ледниковъ горы Ракапоши; противоположная сторона его была сильно укрѣплена. На другомъ берегу канджутской рѣки путь преграждается подобнымъ же оврагомъ, защищаемымъ укрѣпленіемъ Мейюнъ (Maiun). Помимо отдѣльныхъ укрѣпленій противоположные берега овраговъ укрѣплены линіями сангасовъ, которые тянутся отъ самыхъ ледниковъ до русла рѣки.

На Нагарскомъ берегу, за Нильтомъ, у подножія горъ тянется хорошо обработанная терраса, спадающая почти отвѣсными утесами къ руслу рѣки. На этой террасѣ расположена, въ 6,000 ф. отъ Нильта, обширная, квадратная крѣпость Тсоль (Thol), съ четырьмя башнями на каждомъ фасѣ и окруженная водянымъ рвомъ, и сильно укрѣпленный храмъ.

Непріятель гдѣ возможно испортилъ тропы, а на менѣе крутые склоны отвелъ потоки, которые обледенили ихъ поверхность.

Столь исключительно сильной позиціи трудно себѣ и представить. Англичанамъ предстояло атаковать недоступные утесы, простирающіеся отъ ледниковъ до русла рѣки и обороняемые не только ружейнымъ огнемъ, но и скатываемыми каменьями, которые увлекали за собою цѣлыя лавины скалъ. Англичане въ теченіе 18 дней простояли у этой позиціи, занимаясь перестрѣлкой и рекогносцировками, причемъ оказалось, что горныя орудія не производятъ никакого впечатлѣнія на каменныя бруствера канджутовъ.

Съ 20 по 21 декабря англичанамъ удалось произвести нечаянное нападеніе ночью и захватить канджутскую позицію. Вслѣдъ за тѣмъ, безъ всякаго сопротивленія со стороны канджутовъ, англичане заняли Нагарскую крѣпостцу Пизанъ (Pisan), находящуюся въ семи миляхъ отъ форта Тсоль и прикрытую глубокимъ оврагомъ.

---

[1]) См. приложеніе.

Чтобы не дать противнику опомниться, рѣшено преслѣдовать его по пятамъ вплоть до столицъ Гунзы и Нагара. Преслѣдованіе было чрезвычайно трудное и утомительное, такъ какъ путь вверхъ по долинѣ пролегаетъ ввидѣ узкой тропы то по крутому косогору, то восходитъ высоко на горы, пересѣкая груды булыжника, глубокіе овраги и замерзшіе потоки. Само собою разумѣется, что багажъ отсталъ на два дня и войскамъ пришлось очень плохо.

Городъ Нагаръ, отстоящій на 21 милю отъ кр. Пизанъ, тоже былъ занятъ безъ боя. На пути какъ на этой сторонѣ рѣки, такъ и на другой разбросаны довольно частыя деревни, обнесенныя стѣнами съ башнями. Каждая горизонтальная площадка между подножіемъ горъ и крутымъ берегомъ рѣки прекрасно воздѣлана и искуственно орошается водою изъ отведенныхъ горныхъ потоковъ, тогда какъ склоны горъ совершенно лишены растительности. Здѣсь въ изобиліи произрастаютъ персики, абрикосы, яблоки, тутовое дерево и виноградъ. Трудно себѣ представить, войдя въ Канджутскую долину по пустыннымъ дефиле ниже д. Номаль, чтобы подъемъ вверхъ по долинѣ могъ бы привести въ такую прекрасную мѣстность.

Ввиду того, что нагарцы окончательно покорились и сдали свое оружіе, рѣшено не оставлять въ г. Нагарѣ гарнизона и войска выступили обратно въ деревню Самайю (Samaya), находящуюся въ пяти миляхъ ниже Нагара и какъ разъ противъ столицы Гунзы. Эта деревня расположена на утесѣ, возвышающемся на 600 футъ надъ рѣкою и съ котораго можно видѣть какъ на ладони городъ и крѣпость Гунзу и ея окрестности. Террасы надъ террасами, воздѣланныя подъ фруктовые сады и зерновой хлѣбъ, круто подымаются отъ уровня рѣки къ столицѣ Гунзы, расположенной высоко на покатости горы. Городъ Гунза обнесенъ каменною стѣною съ башнями, — внутри укрѣпленный замокъ, служащій жилищемъ правителя (цума). Войска переправились черезъ р. Канджутъ по наскоро устроенному временному мосту и заняли столицу безъ сопротивленія.

Изъ замка въ Гунзѣ открывается роскошный видъ и въ особенности внизъ по долинѣ на массивъ Ракапоши. Въ этомъ мѣстѣ долина широка и имѣетъ направленіе по параллели, а потому

большую часть дня находится подъ дѣйствіемъ солнечныхъ лучей, отчего въ Гунзѣ, не смотря на то, что она расположена на уровнѣ, превышающемъ поверхность океана болѣе, чѣмъ на 8,400 футъ, гораздо теплѣе, чѣмъ у Нильта, гдѣ солнце можно видѣть не болѣе часу въ день.

Для бóльшаго успокоенія страны, рѣшено на 25 декабря выслать летучій отрядъ вверхъ по долинѣ къ подошвѣ перевала Киликъ (Killik), къ д. Мизгаръ (Misgar), находящейся въ 60 мил. отъ Гунзы и представляющей собою высокое человѣческое обиталище въ долинѣ. Не далеко отъ этой деревни находится перевалъ Киликъ, у котораго беретъ начало р. Канджутъ, текущая на протяженіи 125 миль и впадающая въ р. Гильгитъ. Съ движеніемъ вверхъ отъ Гунзы климатъ и природа измѣняются—становится холоднѣе, растительность мельчаетъ и смѣняется болѣе сѣверными породами. Путь пролегаетъ во многихъ мѣстахъ въ видѣ узкой тропы, обращающейся на крутизнахъ почти въ лѣстницу. На этомъ участкѣ долины, что ни шагъ, то прекрасная оборонительная позиція, послѣдовательно занимая которыя легко удержать много превосходящаго по силамъ непріятеля.

Въ первый день по выступленіи войска прошли деревни Алтитъ (Altit) и Магомедабадъ (Mahomedabad) и, переваливъ высокій отрогъ (пари), стали бивакомъ недалеко отъ укрѣпленной деревни Атабадъ (Atabad), расположенной на вершинѣ утеса, въ сторонѣ отъ дороги. Кругомъ лагеря все голо, только камень и песокъ.

Слѣдующій переходъ (26 декабря) до Гульмита (Gulmit) былъ очень труденъ, потому что приходилось преодолѣвать очень крутыя и высокія пари, преграждавшіе дорогу. Селеніе Гульмитъ сильно укрѣплено каменной оградой съ башнями; въ окрестныхъ садахъ произрастаютъ яблоки и другіе менѣе нѣжные фрукты.

27-го числа переходъ былъ скорѣе легокъ,—только въ двухъ мѣстахъ пришлось перейти рукавъ спускающагося ледника. Остановка на ночлегъ была въ укрѣпленной деревнѣ Пассу (Passu). Окрестные жители, по словамъ Найта, очень интересовались будутъ ли сохранены ихъ права на пастбища на Тагдумбашскомъ Памирѣ, данныя имъ китайцами въ послѣднія 200 лѣтъ.

28-го числа войска благополучно перешли ледникъ шириною

около двухъ миль и, сдѣлавъ небольшой переходъ, остановились на ночлегъ у маленькой деревушки Хейбаръ (Khaibar), расположенной у устья обширнаго ущелья. Потокъ оказался совершенно замерзшимъ, такъ что для питья приходилось оттаивать ледъ.

29 декабря войска двинулись на ночлегъ въ д. Джирчу (Gircha); на пути, чтобы избѣжать перехода черезъ трудно доступный отрогъ, пришлось переправиться на лѣвый берегъ; при этомъ часть людей перешла по очень ненадежному веревочному мосту, а другая часть въ бродъ черезъ замерзающую рѣку. Въ д. Джирчѣ, какъ и вообще повсюду въ предѣлахъ Гунзо-Нагарскихъ владѣній, затрудненій въ сборѣ пищевыхъ продуктовъ (мяса, зерна и проч.) не представилось.

Переходъ 30 числа былъ послѣдній и вмѣстѣ съ тѣмъ труднѣйшій. Помимо того, что приходилось восходить и спускаться по крутымъ отлогостямъ, но и нѣсколько разъ (12) переправляться черезъ рѣку по глубокимъ бродамъ для обхода совершенно недоступныхъ отроговъ, спирающихъ русло. Лѣтомъ, когда вода на прибыли, по этой дорогѣ совсѣмъ нельзя пройти и тогда канджуты пользуются верхней дорогой, чрезвычайно опасной вслѣдствіе частыхъ обваловъ скалъ.

Селеніе Мизгаръ обнесено стѣною съ башнями, находится на высотѣ 10,200 футъ надъ уровнемъ моря; населено арійской расой, которая въ этомъ мѣстѣ вдается клиномъ въ страну монголовъ. За Мизгаромъ встрѣчаются только кочевые киргизы и другіе татарскіе народы.

Въ окрестностяхъ Мизгара произрастаетъ только скудная трава, древесныхъ же породъ совсѣмъ нѣтъ. Сама по себѣ мѣстность не интересна: нѣтъ ни величественныхъ пиковъ или утесовъ, а только невысокія горы, отлого спускающіяся къ долинѣ. Гинду-Кушъ въ этомъ мѣстѣ теряетъ свой грубый и неприступный характеръ и перевалы, ведущіе отсюда на Тагдумбашскій Памиръ, пролегаютъ по каменистымъ плоскимъ возвышенностямъ и очень легки для движенія.

Такимъ образомъ ближайшій перевалъ Киликъ, находящійся на высотѣ 15,000 футъ надъ уровнемъ моря, во время нахожденія Найта въ Мизгарѣ, былъ еще открытъ и доступенъ для лошадей

и таковымъ онъ остается въ продолженіе всей зимы, за исключеніемъ лишь времени, когда погода особенно неблагопріятна. Дорога черезъ этотъ перевалъ въ Китай, безъ сомнѣнія, менѣе трудна и опасна зимой, чѣмъ путь, ведущій отсюда черезъ перевалы Борзилъ (Borzil) и Трагболь (Tragbol) въ Кашмиръ. Въ южныхъ хребтахъ снѣгъ гораздо обильнѣе и начинаетъ выпадать въ болѣе раннее время года, нежели въ Гинду-Кушѣ. Весьма вѣроятно, что теперь, когда купцамъ нечего болѣе бояться канджутскихъ разбойниковъ, путь, идущій вверхъ по этой долинѣ черезъ Тагдумбашскій Памиръ въ Яркендъ, быть можетъ сдѣлается большимъ караваннымъ трактомъ между Индіей и Центральной Азіей и замѣститъ собою болѣе длинную и трудную дорогу черезъ Лехъ и Каракорумъ. Но для этого надо разработать Канджутскіе „пари“ и долина Инда ниже Бунджи должна быть въ рукахъ англичанъ [1]).

Самая верхняя часть Канджутской долины, простирающаяся почти отъ Гульмита (Gulmit) до переваловъ черезъ Гинду-Кушъ, вообще извѣстна подъ названіемъ Малый Гуджоль (Little Guhjal). Этотъ округъ, двѣсти лѣтъ тому назадъ, колонизовался бѣглецами изъ Вахана (Wakkan). Особенно въ Мизгарѣ легко замѣтить, что большинство населенія по типу отличается отъ Гунзасскихъ дардовъ и до сихъ поръ говоритъ на языкѣ Вахги (Wakki), а не на языкѣ Буришки (Burishki), употребляемомъ канджутами. Кромѣ того, почти каждый житель Мизгара понимаетъ по персидски.

Такимъ образомъ закончилась Гунзо-Нагарская экспедиція и Найтъ рѣшилъ немедленно возвратиться назадъ не ожидая лѣта, такъ какъ и зимою небольшія партіи людей могутъ перейти Гималаи, что же касается до движенія большихъ отрядовъ или грузовъ, то для нихъ въ это время года Гималайскія горы безусловно закрыты.

Найтъ для разнообразія избралъ кружный путь долиной р. Инда до Скарду и оттуда по Лехской дорогѣ и черезъ перевалъ Зоджи-Ля. Разстояніе отъ Мизгара до Сринагара по этой дорогѣ около 500 миль, или 48 переходовъ; по своимъ физическимъ свойствамъ эта дорога во многихъ мѣстахъ непроходима для лошадей.

---

[1]) Это мнѣніе Найта.

Обратный маршъ войскъ въ Гунзу, съ переправами черезъ рѣку, переходами по ледникамъ и эскаладированіемъ крутыхъ „пари“ былъ совершенъ въ шесть дней. Въ Гунзѣ и Нагарѣ было оставлено 600 человѣкъ Кашмирскихъ войскъ, а остальные выступили въ Гильгитъ 7 января 1892 года, куда и прибыли 11 числа того-же мѣсяца.

Найтъ предполагалъ, что его длинный путь отъ Гильгита въ Равальпинди будетъ очень утомителенъ и скученъ, но оказалось что онъ крайне интересенъ и своеобразенъ. Попутчикомъ Найта явился докторъ Робертсонъ, который, согласно инструкцій, полученныхъ отъ индійскаго правительства, везъ съ собой шесть кафировъ изъ Кафиристана и нѣсколько человѣкъ знатнаго и правящаго класса изъ горныхъ странъ смежныхъ съ Гильгитомъ, съ цѣлью представить ихъ вице-королю и показать все богатство и могущество Имперіи, дабы впослѣдствіи, когда возвратятся по домамъ, они разсказали-бы объ этомъ своимъ соотечественникамъ. Кромѣ сего, партію путешественниковъ сопровождало значительное число носильщиковъ, что взятое вмѣстѣ составило отрядъ слишкомъ большой, чтобы пытаться перейти Гималайскія горы въ зимнее время.

Партія выступила изъ Гильгита 23 января и слѣдовала по лѣвому берегу р. Гильгитъ до ея сліянія съ р. Индомъ, а затѣмъ вверхъ по долинѣ р. Индъ до г. Скарду. Дорога отъ Гильгита до Скарду (162 мили) считается худшею въ Кашмирѣ и доступною только опытнымъ горцамъ, но Найтъ съ этимъ не соглашается и находитъ ее вовсе ужъ не въ такомъ дурномъ состояніи.

Р. Индъ на этомъ протяженіи стремительно прорывается въ горахъ по длиннымъ и настолько узкимъ дефиле, что, слѣдуя по сказанному пути, путешественникъ часто на протяженіи нѣсколькихъ миль ничего не видитъ кромѣ отвѣсныхъ утесовъ, неба и пѣнящейся воды. Часто встрѣчающіеся подъемы и спуски, иногда въ нѣсколько тысячъ футъ, очень затрудняютъ слѣдованіе. Мѣстами приходится взбираться на утесы по лѣстницамъ, или по стволамъ деревьевъ, приставленныхъ къ кручи, или же при помощи колышковъ, втыкаемыхъ въ небольшія трещины въ скалахъ. На одномъ изъ переходовъ дорога идетъ въ обходъ недоступнаго „пари“,

подымаясь надъ уровнемъ океана на 10,250 футъ. Во время первыхъ переходовъ погода стояла мягкая, но съ подъемомъ вверхъ по долинѣ становилось холоднѣе, а въ Скарду почва оказалась покрытою снѣгомъ.

Отъ Скарду партія слѣдовала по обыденной зимней дорогѣ въ Сринагаръ; лѣтняя дорога между этимъ пунктомъ пролегаетъ по плато Деозей (Deosai). Дорога на протяженіи первыхъ шести переходовъ отъ Скарду идетъ вверхъ по долинѣ р. Инда (мѣстами очень дурна), а затѣмъ подымается вверхъ по боковому притоку Суру (Suru) до его сліянія съ р. Драсъ, гдѣ и скрещивается съ Лехской дорогой, по которой Найтъ слѣдовалъ предъидущею весною. Холодъ усиливался и за деревней Гангани (Gangani) партія въ теченіе семи переходовъ слѣдовала по глубокому снѣгу.

13 февраля путники прибыли въ Драсъ, гдѣ пришлось сдѣлать дневку на 14 число, чтобы переждать сильный снѣгъ, а 15 выступили въ Матаюнъ, куда и прибыли благополучно къ вечеру того же дня. Какъ уже было сказано при описаніи Лехской дороги,— подъемъ на перевалъ Зоджа Ля совершенно незамѣтенъ, а спускъ на южной сторонѣ очень крутъ. Зимняя дорога на спускѣ сначала идетъ по крутому оврагу, заваленному массами снѣга, а затѣмъ вдругъ опускается сразу почти на 2,000 футъ и выводитъ къ Балталу. Несмотря на зимнее время, партіи удалось перевалить благополучно, если не считать небольшихъ паденій и ушибовъ.

Съ переходомъ черезъ этотъ великій горный хребетъ почти арктическая сѣверная пустыня смѣняется живописною и съ мягкимъ климатомъ Синдскою долиною. Далѣе до Сринагара путешественники ѣхали среди луговъ, покрытыхъ сочною травою и цвѣтущими полевыми цвѣтами, и среди обширныхъ фруктовыхъ садовъ. Окрестныя горы, округленныхъ очертаній, или покрыты хвойными лѣсами, или же роскошными лугами съ изобиліемъ полевыхъ цвѣтовъ.

Съ прибытіемъ Найта въ Сринагаръ, его путешествіе окончилось и 28 февраля онъ уже былъ въ Равальпинди.

Докладъ Шань-Ганьскаго генералъ-губернатора Янъ-Чань-цзюня о производствѣ имъ ревизіи подвѣдомственныхъ ему войскъ отъ 5-й луны 17-го дня XIX г. правленія Гуанъ-сюй (іюня 18-го дня 1893 г.).

Во исполненіе Императорскаго указа обревизовать состояніе войскъ провинціи Гань-су, я отправился въ путь 25-го числа 2-й луны (30-го марта) по западной дорогѣ и о времени отъѣзда имѣлъ счастіе войти съ докладомъ Вашему Величеству. Потомъ 2-й луны 28-го числа (2-го апрѣля) я прибылъ въ уѣздный городъ Пинъ-фань-сянь, а въ 3-ю луну 3-го числа (6-го апрѣля) прибылъ въ Лянъ-чжоу-фу. Въ каждой изъ этихъ мѣстностей я отправлялся на плацъ маньчжурскихъ войскъ и осматривалъ отрядъ за отрядомъ, заставлялъ войска производить всякаго рода эволюціи, наступать и отступать согласно тактикѣ, производить ружейную и пушечную стрѣльбу непрерывными залпами,—все это они дѣлали стройно; при пѣшей и конной стрѣльбѣ изъ луковъ всѣ попадали въ цѣль. Стрѣльбу съ лошади три раза изъ ружья и три раза изъ лука, также стрѣльбу изъ пятизарядныхъ ружей, а равно фехтовку производили отчетливо и спокойно. Я собралъ милицію мѣстностей Чжуанъ-Лянъ, а также маньчжурскія войска округовъ Лянъ-чжоу, Гань-чжоу, Су-чжоу и Сининъ и потомъ вмѣстѣ заставилъ ихъ упражняться въ конномъ и пѣшемъ строю. Затѣмъ осматривалъ оружіе и знамена и все нашелъ въ чистотѣ. Соединивъ отряды, я заставлялъ ихъ производить построенія Сянъ-шань и Лянь-чжань и они это сдѣлали въ совершенствѣ, въ стрѣльбѣ непрерывными залпами изъ ружей и пушекъ, въ выдуваніи изъ тростниковыхъ дудокъ огненныхъ пилюль обнаружили ловкость, а въ умѣніи пользоваться холоднымъ оружіемъ и тростниковыми прикрытіями особенное проворство. Въ стрѣльбѣ изъ ружей съ лошади, а также въ ружейныхъ пріемахъ обнару-

жили навыкъ, равно какъ и въ тактическихъ пріемахъ. Сининскія войска болѣе всѣхъ отличились въ пѣшей стрѣльбѣ (изъ луковъ), всѣ они стрѣляя попадали въ цѣль; въ прицѣльной стрѣльбѣ изъ ружей и пушекъ болѣе всѣхъ отличилась Ганьсу'ская милиція. Что же касается остальныхъ войскъ, то они также довольно навыкли, и въ общемъ процентъ удачной стрѣльбы выше $80^0/_0$. Если сравнить маньчжурскія войска и войска зеленаго знамени, то Лянъ-чжоу'скія маньчжурскія войска и Ганьчжоу'ская милиція выше всякихъ похвалъ; за ними слѣдуютъ маньчжурскія гарнизонныя войска Лянъ-чжоу, Су-чжоу и Си-нина. Что же касается обозныхъ принадлежностей, военныхъ припасовъ и лошадей, то для осмотра всего этого я командировалъ офицеровъ, которые все нашли въ полности. Я выбралъ наиболѣе отличившихся и, сообразно достоинствамъ каждаго, наградилъ ихъ. Немногихъ, не преуспѣвшихъ въ умѣніи владѣть ружьемъ и лукомъ, я, сообразно винѣ, однимъ сдѣлалъ выговоръ, другихъ подвергъ тѣлесному наказанію; назначилъ срокъ, къ которому они должны исправиться, и по истеченіи этого срока имъ будетъ сдѣлано испытаніе подлежащими начальниками, которые о результатѣ имѣютъ мнѣ доложить. Найденные мною среди маньчжурскихъ войскъ наиболѣе подготовленными въ умѣніи владѣть лошадью и лукомъ, а также въ конной стрѣльбѣ, офицеры и солдаты, сообразно съ заслугами каждаго, награждены были чинами, чтобы тѣмъ поощрить ихъ усердіе. Кромѣ того, я приказалъ Лянъчжоу'скому фудутуну Ши-Бао-Чэну, Чжунъ-лянскому коменданту Инъ-Сю-бину, Ганьсу'скому тиду Чжоу Да-ву, полковнику Шаньдянь'скому Куй Дэнъ-цэну, заурядъ-полковнику Ху-Чжэнь-пину, чтобы они среди подвѣдомственныхъ имъ войскъ прилагали всевозможныя старанія къ обученію солдатъ и довели бы ихъ до совершенства, чтобы правительство могло имѣть солдатъ всесторонне подготовленныхъ и чтобы послѣдніе могли представлять силу, на которую дѣйствительно можно опереться, дабы такимъ образомъ была осуществлена мысль Вашего Величества относительно необходимости прочной защиты границы и нашей боевой готовности.

Покончивъ ревизію войскъ, я 24-го мая отправился изъ Си-

нина и 30-го прибылъ въ свою резиденцію, гдѣ покончилъ всѣ накопившіяся дѣла.

Обо всемъ вышеизложенномъ счелъ долгомъ послать съ курьеромъ донесеніе на Высочайшее воззрѣніе, въ ожиданіи наставленій.

Въ встрѣченныхъ мною мѣстностяхъ, на моемъ пути на западъ, воды въ арыкахъ было въ изобиліи, дождя выпало достаточно, всходы пшеницы прекрасные, жатва ожидается превосходная. Китайцы, тангуты и магометане живутъ въ полномъ согласіи между собою и тѣмъ могутъ вызывать довѣріе къ себѣ.

Числительность и дислокація китайскихъ войскъ категорій Юнъ-бинъ и Лянь-цзюнь въ Маньчжуріи къ апрѣлю 1892 года [1]).

Изъ нижеприведенныхъ цифръ, выбранныхъ изъ оффиціальныхъ (негласныхъ) донесеній, до нѣкоторой степени провѣрены только касающіяся числительности войскъ въ Портъ Артурѣ и Таліенванѣ, при посредствѣ одного лица, живущаго въ первомъ изъ названныхъ пунктовъ.

Согласно указаній этого лица за 1893 годъ гарнизонъ Портъ Артура уменьшенъ на 2,500 человѣкъ, отправленіемъ двухъ иновъ въ Шанхай, двухъ—въ Вэй-хай-вей и распущеніемъ одного ина. Такимъ образомъ, числительность войскъ въ Портъ Артурѣ выражается нынѣ цифрою въ 6,117 человѣкъ. Въ гарнизонѣ Таліенвана особыхъ измѣненій не послѣдовало и цифра, указанная ниже, можетъ быть признана вѣрною.

Остальныя цифры хотя и не представилось возможности провѣрить, однако ихъ можно счесть правдоподобными, ибо общая сумма войскъ близко подходитъ къ цифрѣ китайскихъ войскъ въ Маньчжуріи, данной полковникомъ Путята въ отчетѣ о своей поѣздкѣ по этой провинціи (Сб. мат. по Азіи, т. XXXVIII, приложеніе № 1, стр. 113), а дислокація ихъ отвѣчаетъ общей идеѣ распредѣленія войскъ по русской границѣ.

Число ручного огнестрѣльнаго оружія не отвѣчаетъ количеству войскъ, что объясняется принятою системою не выдавать въ войска на руки всего оружія полностью, а лишь часть его, сохраняя остальное въ складахъ и арсеналахъ.

---

[1]) Эта дислокація можетъ служить дополненіемъ таблицѣ расквартированія 8-ми знаменныхъ войскъ старой организаціи, приложенной къ Сборнику матеріаловъ по Азіи, т. XXXVIII.

*

Провинція Мукденъ (шенъ дзинъ).

Пункты квартированія.	Число войскъ.	Число генераловъ и штабъ-офицеровъ.	Число оберъ-офицеровъ.
Портъ Артуръ	8,617	9	134
Таліенванъ	5,815	6	126
Цзинь-джоу	500	—	6
Ньюгуанъ и Инкоу	2,410	5	61
Мукдень	5,644	8	92
Ляо-янъ	250	1	6
Кай-юань	300	1	7
Синь-дзинь	40	—	2
Чанъ-ту	90	1	10
Хуай-дэ Фынь-хуа-сянь	250	1	9
И-чжоу	50	—	1
Гуань-нинъ	90	—	4
Инъ-хэ-мынъ	100	—	3
Сяо-хэй-Шань	440	—	10
Ху-цзя-юй-пынъ	19	—	1
Діяо-юй-тай	177	1	24
Нинъ-юань	40	—	1
Итого	24,832	33	497

Войска, квартирующія въ Портъ Артурѣ, принадлежатъ къ категоріи Лянь-Цзюнь и состоятъ изъ 8,500 чел. пѣхоты, 89 кавалеристовъ и морской команды изъ 28 человѣкъ. При нихъ имѣется 4,950 ружей Маузера, 73 Гочкиса, 290 Винчестера и 344 экземпляра разныхъ скорострѣльныхъ ружей. Кромѣ того, въ Портъ Артурѣ находится полевыхъ орудій: 11—8-ми сант., 20—7-ми сант., 20—картечницъ и 40—китайскихъ.

Изъ числа войскъ, расположенныхъ въ Таліенванѣ, 4,815 чел. принадлежатъ къ категоріи Лянь-Цзюнь и по роду оружія составлены изъ 4,259 пѣхотинцевъ, 56 кавалеристовъ и 500 артиллеристовъ, а остальные 1,000 человѣкъ состоятъ изъ разной китайской милиціи. При категоріи Лянь-Цзюнь имѣется ружей: Маузера 2.922 штукъ, Гочкиса—29, Винчестера—738 и разныхъ скорострѣльныхъ—164, а при милиціи—410 Маузера, 40 Винчестера и 31 экземпляръ разныхъ скорострѣльныхъ. Полевыхъ орудій при категоріи Лянь-Цзюнь: 24—8-ми сан., 10—7-ми сан. и 30—китайскихъ.

Въ городѣ Цзинь-джоу квартируютъ пѣхотныя войска категоріи Лянь-цзюнь и при нихъ 30 китайскихъ орудій.

Войска категоріи Лянь-Цзюнь переведены въ города Портъ Артуръ, Таліенванъ и Цзинъ-джоу изъ Печилійской арміи Ли-Хунъ-Чжана.

Въ остальныхъ вышеозначенныхъ городахъ квартируютъ пѣхотныя войска категоріи Юнъ-бинъ; при нихъ въ общемъ 1,500 разныхъ скорострѣльныхъ ружей, а въ городахъ Ньюгуанъ и Инкоу, кромѣ того, имѣется 20 китайскихъ полевыхъ орудій.

Общій итогъ ружей при означенныхъ войскахъ въ провинціи Мугдень выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: Маузера—8,292 штуки, Гочкиса—102, Винчестера—1,068 и разныхъ скорострѣльныхъ—2,039. А полевыхъ орудій: 35—8-ми сант., 30—7-ми сант., 20—картечницъ и 120 китайскихъ.

Провинція Гиринъ.

Пункты квартированія.	Число войскъ.	Число генераловъ и штабъ офицеровъ.	Число оберъ-офицеровъ.
Гиринъ	2,916	12	218
Нингута	2,605	10	109
Хунъ-чунъ	2,255	3	87
Сянъ-синъ	1,568	3	82
Дашень-ула	88	—	8
Э-моу-хо-су-ло	47	—	4
И-тунь	75	—	8
Бодунэ	138	—	17
Лалинъ	78	—	8
Альчука	105	—	10
У-чанъ-бао	78	—	8
Шуань-ченъ-бао	63	—	4
Итого	10,016	28	563

Всѣ эти войска пѣхотныя, категоріи Юнъ-бинъ; при нихъ въ общемъ 4,500 разныхъ скорострѣльныхъ ружей и 12—8-ми сант. полевыхъ орудій, 10—7-ми сант. и 40 китайскихъ.

Провинція Хей-Лунъ-Цзянъ.

Пункты квартированія.	Число войскъ.	Число генераловъ и штабъ-офицеровъ.	Число оберъ-офицеровъ.
Цицикаръ	2,100	3	105
Айгунь	800	1	34
Мергень	200	—	9
Хуланъ-чэнъ	800	—	41
Бутха	500	—	22
Хайларъ	500	—	22
Итого	4,900	4	232

Всѣ эти войска пѣхотныя, категоріи Юнъ-бинъ; при нихъ въ общемъ 1,520 разныхъ скорострѣльныхъ ружей; кромѣ того, въ г. Цицикарѣ имѣется 4—8-ми сант. полевыхъ орудій, 8—7-ми сант. и 20 китайскихъ, и въ каждомъ изъ остальныхъ городовъ—по 6—китайскихъ орудій, а всего въ этой провинціи полевыхъ орудій: 4—8-ми сант., 8—7-ми сант. и 50 китайскихъ.

Такимъ образомъ общій итогъ по всей Манчьжурской провинціи сводится къ слѣдующимъ цифрамъ: пѣхоты 39,075 чел., кавалеріи 145 чел., артилеріи 500 чел., морскихъ войскъ 28 чел., или всего 39,748 чел., при 65 генералахъ и штабъ-офицерахъ и 1,277 оберъ-офицерахъ; 51—8-ми сант., 48—7-ми сант., 20 картечницъ и 210 китайскихъ полевыхъ орудій; 8,292 экземпляровъ ружей Маузера, 102—Гочкиса, 1,068—Винчестера и 8,059—разныхъ скорострѣльныхъ.

Обзоръ экономическаго положенія Японіи за 1892 годъ [1]).

Перевелъ Ген. Шт. Подполковникъ *Дмитріевъ.*

1892 годъ можетъ быть рѣзко раздѣленъ на два періода относительно экономической дѣятельности Японіи. Первое полугодіе отличалось почти полнымъ застоемъ въ дѣлахъ, во второмъ же были совершены самыя оживленныя торговыя операціи.

Такое положеніе дѣлъ является совершенно нормальнымъ послѣдствіемъ коммерческаго и промышленнаго кризиса, пережитаго Японіей въ нѣсколько предыдущихъ лѣтъ.

Недостатка въ капиталахъ въ этой странѣ нѣтъ, но съ ними стали обращаться осторожнѣе. Охватившее было всѣ умы лихорадочное стремленіе къ спекуляціямъ, давшее въ результатѣ лишь разочарованія и раззоренія, имѣло, по крайней мѣрѣ, благимъ послѣдствіемъ то, что сдержало жажду наживы и внушило благоразумную осторожность. Хотя подобный урокъ политической экономіи обошелся дорого Японіи, но надо отдать ей справедливость въ томъ, что она съумѣла принять его къ свѣдѣнію и не теряетъ времени, чтобы имъ воспользоваться. Теперь въ Японіи обдумываютъ каждый шагъ, что подтверждается результатами отчетнаго года, въ которомъ вышли изъ бездѣятельности лишь въ ту минуту, когда успѣхъ былъ почти обезпеченъ.

Имѣя въ обращеніи серебряную монету, Японія съумѣла въ высокой степени воспользоваться въ своихъ сношеніяхъ съ заграницей исключительнымъ паденіемъ піастра.

---

[1]) Rapports Commerciaux des Agents diplomatiques et consulaires de France, publiés par le Ministre des affaires étrangères et le Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Colonies. Année 1893 г., № 108.

Донесеніе консула въ Іокогамѣ Клобуковскаго.

Ея главныя произведенія (шелкъ, чай, ткани, рѣдкости и т. п.) легко нашли значительный сбытъ, въ особенности шелкъ, котораго вывезено было такое громадное количество при весьма выгодныхъ условіяхъ для производителей, что для мѣстнаго потребленія онъ чувствительно повысился въ цѣнѣ.

Въ общемъ вывозъ въ отчетномъ году превысилъ ввозъ на 20 милліоновъ іенъ, т. е. 72 милліона франковъ, такъ какъ таже причина—паденіе курса на серебро, способствовавшая успѣху вывоза, сильно повредила ввозной торговлѣ.

Японцы не въ состояніи были выплачивать за европейскіе товары недоступныя по курсу цѣны и, насколько возможно было, воздерживались отъ покупокъ, стараясь удовлетворить свои потребности мѣстными средствами.

Слѣдуетъ указать также на то, что урожай риса и другихъ хлѣбныхъ растеній, мало потерпѣвшій отъ ежегодно случающихся наводненій, былъ въ 1892 году весьма обиленъ, что въ этой земледѣльческой странѣ гдѣ, можно сказать, все хорошо, когда съ рисомъ хорошо, является чрезвычайно важнымъ условіемъ.

Интересны послѣдствія вышеизложеннаго положенія дѣлъ по отношенію къ внутренней торговлѣ Японіи и ея промышленности. По удостовѣренію мѣстной печати, послѣдняя замѣчательно развилась въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, такъ какъ японцы, рѣшившись пользоваться ввозомъ лишь въ послѣдней крайности, стали предъявлять требованія на мѣстное производство многихъ предметовъ, въ которыхъ до сего времени они были данниками заграницы. Изъ всѣхъ частей страны, а въ особенности изъ обогащенныхъ вывозомъ провинцій воздѣлывающихъ шелкъ, сыпались заказы на предметы роскоши. Пришлось немедленно увеличить въ мастерской число рабочихъ, такъ какъ сразу ихъ стало недоставать.

Ткацкія фабрики и бумагопрядильныя достигли оборотовъ дѣлъ въ такомъ размѣрѣ, на который никогда не могли и надѣяться; общее число веретенъ къ 31 декабря достигло 400,000; конечно, пришлось обрабатывать хлопокъ большею часть китайскій, индійскій и американскій, такъ какъ свой не могъ удовлетворить по количеству страшно возвысившейся потребности въ немъ, но зато

замѣтно уменьшился ввозъ бумажной ткани изъ Бомбея, въ обыкновенное время весьма значительный.

Самыя большія бумагопрядильныя фабрики Японіи находятся въ Осакѣ и особо организованное общество закупаетъ и снабжаетъ ихъ необходимымъ хлопкомъ. Въ 1-е полугодіе 1892 года имъ куплено и поставлено было хлопка:

	Вѣсъ въ фунтахъ.	Цѣнность въ іенахъ.
Японскаго	2.564,056	378,285
Китайскаго	11.095,712	1.807,554
Индійскаго	86.220,630	1,286,261
Американскаго	436,637	80,454

Во 2-е полугодіе операціи общества съ хлопкомъ удвоились, достигнувъ 8.000,000 іенъ, суммы, превышающей въ 30 разъ основной его капиталъ; выданный за этотъ промежутокъ времени акціонерамъ дивидендъ составилъ 24%. Транспортныя общества, въ особенности желѣзныя дороги, были завалены товарами всякаго рода для доставленія ихъ въ различныя части имперіи; на нѣкоторыхъ линіяхъ товарное движеніе удвоилось сравнительно съ 1891 годомъ, на другихъ увеличилось на 50%, соотвѣтственно же возрасло и пассажирское движеніе.

Одновременно со столь обширными оборотами въ дѣлахъ не прекращался и притокъ капиталовъ, чего не бывало въ прежнее время; обыкновенно съ оживленіемъ рынка являлся недостатокъ въ нихъ съ повышеніемъ процента.

Въ 1892 году, напротивъ, благодаря торговому и промышленному развитію страны, независимо отъ ввозной торговли, мѣстные капиталы остались въ ней, не переходя заграницу.

Металлическій фондъ Японскаго банка, составлявшій въ январѣ 1891 года 43.345,706 іенъ, въ томъ же мѣсяцѣ 1892 года 63.694,214, достигъ къ 31 декабря послѣдняго 80.258,575 іенъ.

Въ равной мѣрѣ возрасла и сумма кредитныхъ обязательствъ, а именно съ 72.433,917 іенъ въ январѣ 1891 года до 100.447,864 къ концу 1892 года; считая же и бумаги частныхъ банковъ, всего бумажныхъ денегъ имѣлось въ обращеніи до 141.613,517 іенъ.

Это изобиліе въ обращеніи звонкой монеты и бумажныхъ денегъ

пріобрѣло еще большее значеніе вслѣдствіе постепенно распро страняющагося обыкновенія производить финансовыя операціи безъ передвиженія фондовъ, сопряженнаго съ большими расходами такъ установлено уже между главными торговыми центрами, Токіо и Осакой, и несомнѣнно въ скоромъ времени установится и между другими городами.

Какъ и слѣдовало ожидать, проценты, вслѣдствіе вышеизложенныхъ обстоятельствъ, повсемѣстно понизились; Японскій банкъ не принималъ даже вовсе на проценты вкладовъ свыше 100,000 іенъ; всѣ финансовыя учрежденія жаловались на трудность помѣщенія собравшихся капиталовъ, несмотря на самый умѣренный процентъ; были даже случаи, что заемщики оказывались требовательнѣе залогодателей.

Не удивительно, что при этихъ условіяхъ капиталисты интересуются болѣе чѣмъ когда либо различнаго рода предпріятіями, чѣмъ съ другой стороны объясняется быстрое развитіе послѣднихъ.

Второе полугодіе 1892 года ознаменовалось учрежденіемъ нѣсколькихъ транспортныхъ обществъ, строительныхъ и т. п.

Многія желѣзнодорожныя общества сдѣлали значительные займы для развитія своихъ линій; правительство, съ своей стороны, сдѣлало выпускъ новыхъ облигацій для конверсіи прежнихъ дорогихъ займовъ. То-же самое предприняли городскія управленія въ Токіо и Осакѣ съ цѣлью производить важныя работы по канализаціи. Всѣ эти займы, достигшіе въ общемъ нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ іенъ, были быстро покрыты и частью въ двойномъ размѣрѣ. Съ другой стороны, акціи всѣхъ обществъ вообще поднялись поистинѣ необычайно. Слѣдуетъ вспомнить что во время кризиса предыдущихъ лѣтъ многія изъ нихъ понизились на двѣ трети стоимости и достаточно было шести мѣсяцевъ, чтобы онѣ не только достигли номинальной цѣны, но и котировались на биржѣ съ значительнымъ повышеніемъ, которое не является чѣмъ нибудь искуственнымъ, фальшивымъ, какъ три года тому назадъ вслѣдствіе спекуляцій и биржевой игры, но вполнѣ естественнымъ, соотвѣтствующимъ произведеннымъ операціямъ и 10% въ среднемъ дивиденду, выданному акціонерами

въ концѣ декабря мѣсяца. Таково было въ общихъ чертахъ экономическое положеніе Японіи въ концѣ 1892 года.

Обильный урожай, выгодный экспортъ, развитіе національной промышленности, приливъ капиталовъ, словомъ самыя благопріятныя обстоятельства какъ бы совпали къ ускоренію благосостоянія страны; казалось бы, что теперь ей остается лишь идти по тому пути, который привелъ къ столь хорошимъ результатамъ.

Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, ей не слѣдуетъ себя и обманывать; наступаютъ значительныя затрудненія, такъ какъ улучшеніе было результатомъ изъ всѣхъ перечисленныхъ обстоятельствъ, главнымъ образомъ, безспорно ненормальнаго пониженія курса на серебро. Правда, внѣшняя торговля Японіи воспользовалась имъ успѣшно въ обширныхъ размѣрахъ, но если паденіе серебра не прекратится, то можно опасаться соотвѣтственнаго же вздорожанія внутри страны жизненныхъ продуктовъ и другихъ предметовъ потребленія; это угрожающее обстоятельство настолько важно, что благоразумно было-бы заняться имъ нынѣ-же.

Эмиграція. Вопросъ объ эмиграціи продолжаетъ интересовать японцевъ. Примѣръ Сандвичевыхъ острововъ, куда не прекращается наплывъ рабочихъ изъ Японіи, заставилъ плантаторовъ сахарнаго тростника въ Квинслендѣ (Австралія) обратиться также къ Японіи, откуда и было выслано обществомъ „Іошиса-Иминъ-Кваише“ 50 человѣкъ на тѣхъ-же условіяхъ, какъ и отправившіеся въ предыдущемъ году 600 рабочихъ въ Новую Каледонію по вызову французскаго общества „Никель“.

Въ настоящее время въ Японіи заняты организаціей эмиграціи въ Мексику, гдѣ ощущается недостатокъ рабочихъ рукъ для воздѣлыванія имѣющихся еще свободныхъ обширныхъ пространствъ.

Особая комиссія изъ японцевъ отправилась на мѣсто для выработки соотвѣтствующихъ данной цѣли условій, такъ какъ въ этомъ вопросѣ представляется двойственность интересовъ.

Крупные гаціендеры, а равно и плантаторы на Гавайѣ и въ Австраліи, стремятся къ тому, чтобы прибывающіе эмигранты были на положеніи наемниковъ, не заинтересованныхъ чѣмъ-либо въ странѣ, но гарантированныхъ исключительно лишь исполне-

ніемъ обязательствъ по срочнымъ договорамъ; тогда какъ японцы считаютъ дѣло эмиграціи возможнымъ лишь при условіи, чтобы переселенцы обращались въ дѣйствительныхъ колонистовъ, собственниковъ земли, работающихъ на себя, или, по крайней мѣрѣ, арендаторовъ, имѣющихся для обработки участковъ.

Сооруженія. Большая сѣверная желѣзнодорожная линія была доведена въ 1892 году до Аомори, сѣвернаго конечнаго пункта Японіи. На островѣ Іессо (Хокаидо) проведеніемъ линіи Адару-Мурoранъ установлено рельсовое сообщеніе между Японскимъ моремъ и Тихимъ океаномъ; кромѣ того, открыто движеніе по нѣсколькимъ желѣзнодорожнымъ вѣтвямъ на островѣ Кіусіу.

Нижеслѣдующая таблица, составленная на основаніи ежемѣсячныхъ бюллетеней, показываетъ результатъ внѣшней торговли Японіи за 1892 годъ и тѣ-же данныя за 2 предыдущихъ года.

Внѣшняя торговля.

Товары.	1892.	1891.	1890.	
Вывозъ	91.102,753	79.527,272	56.603,506	
Ввозъ	71.326,087	62.927,268	81.728,580	
Всего	162.428,840	142.454,540	138.332,086	іенъ.

Торговля въ Персіи за 1887 годъ [1]).

Перевелъ Ген. Шт. Подполковникъ *Дмитріевъ.*

При обширности территорій и дурныхъ путяхъ сообщенія въ странѣ очень трудно составить вѣрный очеркъ торговаго рынка Персіи, такъ какъ немногія съ трудомъ добываемыя свѣдѣнія часто вполнѣ противорѣчатъ одно другому, неточны и затрудняютъ почти до невозможности правильный докладъ по данному вопросу. Въ послѣднее время, съ тѣхъ поръ какъ Россія, благодаря развитію своей промышленности и торговой политикѣ въ Азіи, постепенно пріобрѣтаетъ бо̀льшую сферу вліянія, торговыя сношенія Персіи не мало измѣнились. Тегеранъ, провинціи Хоросанъ и прилегающія къ Каспійскому морю Гилянъ и Мазандеранъ снабжаются въ настоящее время почти исключительно товарами русскаго происхожденія; за средней-же и западной Европой остались рынки въ Азербейджанѣ, благодаря удобной и дешевой доставкѣ товаровъ изъ Трапезунда, и въ южной части Персіи, приблизительно до Испагани.

Минувшій годъ далъ весьма хорошій урожай въ большей части провинцій; лишь въ немногихъ, въ особенности въ окрестностяхъ Тегерана, урожай оказался слабѣе, поэтому экономическое состояніе Персіи, страны исключительно земледѣльческой, можетъ быть признано удовлетворительнымъ, особенно по сравненію съ двумя предыдущими годами.

Ввозъ. Среди товаровъ, ввезенныхъ въ различныя мѣстности Персіи, сахаръ шелъ въ провинцію Азербейджанъ главнымъ образомъ изъ Франціи и въ незначительномъ количествѣ изъ Россіи и Германіи. Чтоже касается провинцій Тегеранъ, Гилянъ, Мазандеранъ, Хоросанъ, Казвинъ, Кумъ, Кашанъ, частію Курдистанъ,

---

Jahresberichte der k. u. k. österreichisch-ungarischen Consulats-Behörden. XVI Jahrgang. 1888.

Донесеніе консула въ Тегеранѣ Фукса.

Гамаданъ и Испагань, то русскій сахаръ вполнѣ завоевалъ ихъ рынки, несмотря на худое качество, благодаря дешевизнѣ и доставкѣ въ малыхъ головахъ примѣнительно къ требованіямъ туземцевъ.

Дѣла съ хлопчатобумажными товарами находились въ тождественномъ положеніи съ вышесказанными. Въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ русскій сахаръ изгналъ французскій, тамъ и русскія хлопчатобумажныя издѣлія отвоевали рынокъ у англичанъ, и гдѣ еще до сего времени господствуетъ сахаръ изъ Франціи, тамъ и рынокъ хлопка принадлежитъ исключительно Англіи.

Спички привозятся почти исключительно изъ Австро-Венгріи; лишь прилежащія къ Каспійскому морю провинціи снабжаются такъ называемыми шведскими изъ Россіи, и въ Казвинѣ производится низшій сортъ таковыхъ въ незначительномъ количествѣ. Наибольшій ввозъ сукна былъ изъ Австріи и частію изъ Германіи.

Стеклянный товаръ доставлялся исключительно изъ Богеміи и въ бо̀льшемъ количествѣ, чѣмъ въ предыдущіе годы. Лишь самые высшіе сорта, преимущественно фирмы Баккара, были вывезены изъ Франціи, а низшіе изъ Россіи или выдѣланы были въ самой странѣ.

Попытка ввезти въ Персію Пильзенское пиво удалась; оно пришло въ хорошемъ видѣ и имѣло сбытъ несмотря на дороговизну его сравнительно съ пивомъ русскаго производства, но сдѣланный одновременно опытъ ввоза Дрейеровскаго пива былъ неудаченъ вслѣдствіе неудовлетворительнаго его изготовленія.

Вывозъ. Въ 1887 году были вывезены изъ Персіи главнымъ образомъ слѣдующіе предметы:

Рисъ изъ провинцій Гилянъ, Мазандеранъ и Хоросанъ въ Россію; хлопокъ, шерсть, шелкъ и мѣха изъ Хоросана въ Россію и въ значительно большемъ размѣрѣ; табакъ изъ Гиляна въ Россію; толебекю (табакъ для кальяна) въ Турцію; опіумъ преимущественно изъ Іезда и Испагани въ Китай и частію въ Европу; ковры изъ Хоросана, Султанабада, Ферахана и Курдистана, главнымъ образомъ, въ Америку и Англію; при чемъ вывозъ послѣднихъ нѣсколько увеличился.

Путь отъ Тегерана къ Персидскому заливу.

Поручика Барона фонъ-деръ-*Ховена.*

Одинъ изъ наиболѣе удобныхъ путей къ Персидскому заливу лежитъ отъ Джульфы черезъ Тегеранъ на Шустеръ и можетъ быть раздѣленъ на двѣ половины: на дорогу отъ Джульфы до Тегерана и дорогу отъ Тегерана къ Шустеру, въ направленіи которой англичане устраиваютъ шоссе и правильное почтово-товарное сообщеніе.

Главнымъ затрудненіемъ для движенія сколько-нибудь значительнаго отряда къ югу отъ Тегерана представляется недостатокъ воды и сильныя лѣтнія жары, дѣлающія движенія днемъ почти невозможнымъ. Вообще, начиная отъ русской границы, удобнѣе всего производить движеніе отъ 4—8 утра и отъ 5—8 вечера. Джульфа-Тегеранская дорога можетъ быть раздѣлена на три участка, а именно: на легко проходимый даже для обоза—Джульфа-Тавризскій, на трудно проходимый для артиллеріи—Тавризо-Зенджанскій, около 260 верстъ, и наконецъ свободно проходимый, за исключеніемъ дождливаго времени, Зенджано-Тегеранскій участокъ; тамъ отъ Казвина и теперь существуетъ постоянное колесное движеніе, вполнѣ возможное и далѣе къ Тавризу, если разработать нѣкоторыя мѣста. Наибольшихъ затратъ потребуютъ: хребетъ Шабли, начинающійся за караван-сараемъ того же имени, верстахъ въ сорока отъ Тавриза; въ участкахъ между Туркманчаемъ и Міане, и въ особенности между деревнями Серчемъ и Никпей, гдѣ придется во многихъ мѣстахъ отступить отъ нынѣ существующаго караваннаго пути; то-же самое придется сдѣлать и въ горахъ Кафланкуха, начиная съ третьей версты за Міане.

Песчаный характеръ хребтовъ заставитъ во многихъ мѣстахъ

провести дорогу по самому водораздѣлу, дабы избѣжать постоянныхъ осыпей. Почти повсемѣстное отсутствіе лѣса и даже кирпича замедлятъ работы, если только не будетъ заранѣе организованъ правильный подвозъ необходимыхъ строительныхъ матеріаловъ, такъ какъ даже существующіе мосты пришли въ полную негодность, причемъ въ полую воду переходъ въ бродъ не вездѣ возможенъ для артиллеріи—берега рѣкъ или глубоко врѣзываются въ почву, или болотисты.

Трудность доставки сохранила во многихъ деревняхъ, даже въ 5 верстахъ расположенныхъ отъ дороги, двухъ—трехъ, а мѣстами и четырехъ-лѣтніе избытки урожая; можетъ встрѣтиться лишь недостатокъ въ сѣнѣ, такъ какъ мѣстные жители держатъ много рогатаго скота для удобренія и молока, а такжеословъ и муловъ для перевозки тяжестей. Лошади здѣсь встрѣчаются преимущественно у зажиточныхъ крестьянъ, овцы же большими стадами у кочевниковъ. Лошади мелки, хорошей крови, но слишкомъ ранняя работа (садятся на двухъ и даже полуторагодовалаго жеребенка), плохая ковка (подкова мала, и не стѣсняясь обрубаютъ зацѣпъ, отчего къ 8—9 годамъ стрѣлка окончательно сгниваетъ), строгій азіатскій мундштукъ—испортили всѣмъ лошадямъ ноги, а постоянное кутанье въ войлокъ сдѣлали язвы обычнымъ явленіемъ на спинахъ лошадей. Несмотря на это, послѣднія прекрасно перевозятъ по горамъ вьюки въ 6—8 пудовъ со скоростью отъ 5 до 7 верстъ въ часъ. Для полевыхъ работъ животныхъ почти не употребляютъ: всѣ полевыя работы воздѣлываются руками; причемъ обильная влага даетъ урожай въ самъ 200—300 для каждаго посѣяннаго зерна.

Окрестности Туркманчая, Міане, Зенджанъ и почти весь участокъ между Зенджаномъ и Казвиномъ принадлежатъ къ плодороднѣйшимъ странамъ въ мірѣ; лёсъ (осадокъ неорганической пыли, минеральной) при водѣ творитъ чудеса: черезъ 7—9 лѣтъ выростаютъ изъ сѣмечка тѣнистыя плодовыя деревья, лишь былъ бы уходъ. Не смотря однакоже на это, до самаго Зенджана встрѣчаешь лишь жалкіе садики, не закрывающіе даже непригляднаго вида глинобитныхъ домиковъ деревенскихъ жителей, съ умысломъ выставляющихъ на показъ свое убожество, такъ

какъ за каждой свободной копѣйкой зорко слѣдитъ персидскій чиновникъ; ихъ нашествіе хуже татарскаго погрома, и всѣ крестьяне съ завистью смотрятъ на участь нашихъ татаръ, и многіе изъ нихъ были бы рады признать себя русскими подданными.

Озлобленіе противъ современнаго правительства усилилось послѣ введенія табачной монополіи. Вліяніе Тавризскаго, а въ особенности Карбелахскаго Муштеида несравненно значительнѣе власти современнаго правительства, на что довольно ясно указываетъ требованіе духовенства объ уничтоженіи табачной монополіи.

Въ Тавризѣ по этому поводу произошелъ довольно курьезный инцидентъ: бумага съ надписью „шахскій фирманъ о табачной монополіи" была однажды привязана на шею собаки, пущенной на базаръ.

Не менѣе характерный случай произошелъ съ Джеханъ-шахъ-ханомъ, лѣтомъ въ 1892 г. Шахсевенды, какъ и большинство кочевниковъ, платятъ весьма незначительную дань шаху, и тегеранское правительство радо воспользоваться всякимъ предлогомъ, чтобы обуздать власть ихъ повелителей, съ какою цѣлью предписало Зенджанскому губернатору, Ихтишамъ-итъ-Давлэ, передать Джеханъ-шахъ-хану приказаніе явиться въ Тегеранъ. Не ожидая прибытія дивизіи Аджюданта-баши, принцъ Ихтишанъ-итъ-Давлэ съ полкомъ пѣхоты и кавалеріи направился лично къ кочевью Джеханъ-шаха-хана; тотъ выѣхалъ къ нему на встрѣчу и пригласилъ его со всею свитою отдохнуть и закусить.

Во время завтрака Ихтишанъ-итъ-Давлэ прочелъ шахскій фирманъ объ арестованіи Джеханъ-шахъ-хана.

Послѣдній, считая себя оскорбленнымъ за свое же гостепріимство, предложилъ губернатору немедленно удалиться; когда-же Ихтишанъ-итъ-Давлэ отвѣтилъ, что считаетъ Джеханъ-шахъ-хана арестованнымъ, то завязалась перестрѣлка между свитою губернатора и шахсевендами.

Такъ какъ по обыкновенію бо̀льшая часть полка находилась въ виду сохраненія расходовъ, въ отпуску, то свита губернатора не превышала 400 человѣкъ кавалеріи и пѣхоты, вооруженной кремневыми ружьями, и потому не могла устоять противъ кочев-

никовъ, изъ которыхъ большинство было вооружено скорострѣльными ружьями. Губернаторъ во время бѣгства былъ раненъ пулею въ ногу и, брошенный своими солдатами, попалъ въ плѣнъ. Тѣмъ временемъ Джеханъ-шахъ-ханъ, перерѣзавъ телеграфъ, успѣлъ скрыться. Несчастный же принцъ пробылъ три дня въ плѣну, подвергшись всевозможнымъ оскорбленіямъ.

Эти два случая какъ нельзя болѣе иллюстрируютъ персидскіе порядки, особенно рельефно обрисовавшіеся во время холерной эпидеміи, когда карантины были сданы на откупъ. Народъ же и самыя власти упорно отрицали существованіе эпидеміи, хотя всѣ, имѣвшіе какую либо возможность, разбѣгались въ горы и по деревнямъ, разнося съ собою холеру. Но продолжая увѣрять даже въ самый разгаръ эпидеміи, что число жертвъ не превышаетъ 16 холерныхъ смертей, персіяне всячески старались не доводить объ этомъ до всеобщаго свѣдѣнія. Бѣгство изъ города все болѣе и болѣе увеличивалось. По дорогамъ изъ Тавриза въ окрестности повсюду тянулись караваны лошадей, верблюдовъ, муловъ и ословъ; ѣхали всадники; въ тахтаравенахъ и канджеве (персидскіе вьючные экипажи) везли женщинъ и дѣтей. Европейцы, кромѣ трехъ четырехъ, также скрылись.

Удалились и доктора европейцы, убѣдившіеся, что, оставаясь въ городѣ, они, рискуя своей жизнью, при персидскихъ порядкахъ все равно не будутъ въ состояніи принести существенной пользы населенію.

Всѣ эти факты достаточно указываютъ на слабость и непопулярность персидскаго правительства, которое не сможетъ при случаѣ оказать серьознаго сопротивленія никакому иноземному нашествію и потому при движеніи черезъ Персію къ Персидскому заливу войскамъ придется имѣть дѣло преимущественно съ мѣстными препятствіями, изъ которыхъ наиболѣе серіозныя встрѣтятся между Тавризомъ и Зенджаномъ и между Тегераномъ и Шустеромъ, начиная отъ котораго Карунъ судоходенъ.

Отъ Зенджана до Казвина дорога идетъ почти сплошнымъ паркомъ и принимаетъ пустынный характеръ на участкѣ отъ Казвина до Тегерана. На всемъ этомъ протяженіи лишь въ полую воду могутъ встрѣтиться затрудненія при передвиженіи артиллеріи и

обоза. Запасъ продовольствія и скота встрѣчается въ изобиліи только до Казвина. Жители менѣе фанатичны и, какъ вездѣ, сильно тяготятся персидскими поборами. Повсемѣстно, не только укрѣпленія, но даже все похожее на армію вполнѣ отсутствуетъ.

Въ Тегеранѣ трудно расчитывать на большіе запасы продовольствія, благодаря густотѣ населенія и большому количеству проходящихъ черезъ городъ каравановъ; запасовъ фуража хватаетъ только до весны, а потому лучше организовать подвозъ изъ Зенджана.

Отъ Тегерана до Кума существуетъ и теперь колесная дорога, но недостатокъ фуража и даже воды можетъ сильно затруднить движеніе кавалеріи.

Отъ Кума на Султанъ-Абадъ шоссе, разрабатываемое англійскою транспортною компаніею, почти готово.

Ближайшая дорога идетъ по долинѣ рѣки Кудже-Джана, между отрогами Серхенда и Ала-Дага на Кягягъ; въ полую воду этотъ путь непроходимъ для полевой артиллеріи и для колеснаго обоза, а потому зимою слѣдуетъ предпочитать путь на Каталъ.

Главнымъ затрудненіемъ на этомъ участкѣ представляется, кромѣ продовольствія, необходимость быть постоянно на сторожѣ отъ набѣговъ мѣстныхъ жителей, при бѣдности которыхъ грабежъ является подспорьемъ къ ихъ существованію.

При движеніи отъ Тегерана до Султанъ-Абада и Кума, на протяженіи свыше 100 верстъ, придется везти съ собою не только фуражъ, но мѣстами и воду, такъ какъ лѣтомъ многіе ручейки и арыки высыхаютъ или наполнены вонючею жидкостью.

Персіяне твердо вѣрятъ, что всякая проточная вода, хотя-бы толщиною въ палецъ, и стоячая—глубиною въ два аршина, не можетъ быть ничѣмъ загрязнена, вслѣдствіе чего не стѣсняясь бросаютъ нечистоты въ ручеекъ, гдѣ другіе совершаютъ священное омовеніе.

Въ зимнее и дождливое время невозможно расчитывать расположиться даже на тѣсныхъ квартирахъ—большинство жителей полукочевники.

Отъ Султанъ-Абада дорога идетъ на Баруджирдъ, отстоящій отъ перваго на 55 верстъ. Вся эта мѣстность хорошо обработана,

и потому запасы продовольствія и фуража встрѣчаются въ изобиліи. Благодаря значительной высотѣ (около 8,000 ф.), жары въ этой мѣстности не такъ чувствительны.

На этомъ участкѣ англійское шоссе еще не готово,—сдѣланы лишь трасировка пути и нѣкоторые изъ мостовъ.

Участокъ отъ Буруджирда до Хоремабада также мало разработанъ, и можетъ представить серьозныя препятствія для движенія артиллеріи, такъ какъ путь отъ Хоремабада до Дизфуля почти непроходимъ.

Охраненіе этой дороги до Хоремабада поручено Сагъ-вендскимъ лурамъ, южнѣе же—Дирикъ-вендскимъ; Гази—ханъ послѣднихъ и его племянникъ Нимэдеръ, получая отъ англичанъ значительную субсидію, наружно благоволятъ къ послѣднимъ, надѣясь съ ихъ помощью отстоять свою независимость.

Отъ Хоремабада до Дизфуля, для охраненія разрабатываемаго шоссе, англичане устроили черезъ каждыя шесть миль охранительные посты;—но сторожевая служба ведется такъ плохо, что даже самыя постройки разрушаются.

Телеграфная линія между Хоремабадомъ и Дизфулемъ обыкновенно испорчена. Сообщеніе поддерживаетъ курьеръ, проходящій это разстояніе въ три дня.

Жители Луры до крайности бѣдны, и сами нуждаются въ продовольствіи.

Для перехода необходимо захватить изъ Хоремабада запасъ провіанта и фуража, по крайней мѣрѣ на недѣлю, а также взять воды.

Въ виду того, что разработка шоссе подвигается крайне медленно и ведется скачками, движеніе даже обоза на вьюкахъ весьма затруднительно, и на протяженіи всѣхъ 200 верстъ придется быть все время на сторожѣ отъ нападенія мѣстныхъ луровъ.

Вообще разработка шоссе отъ Султанъ-Абада на Буруджирдъ и далѣе къ югу представляетъ значительныя техническія трудности, настолько увеличившіяся на Дизфульскомъ участкѣ въ 200 верстъ, что пришлось бросить совершенно старый караванный путь и удлинить дорогу на 56 верстъ.

Шустерскій участокъ въ 40 верстъ значительно проще—онъ, непосредственно прилегая къ рѣкѣ, даетъ возможность проложить вдоль ея берега сравнительно легкій путь къ югу, очень удобный при обыкновенномъ маловодіи Каруна.

Съ окончаніемъ Тегеранъ-Шустерскаго шоссе, грузы достигали бы изъ Тегерана въ Буширъ черезъ 16—20 дней, тогда какъ теперь они идутъ отъ 2 до 3 мѣсяцевъ.

Стоимость доставки установилась бы опредѣленная. Компанія будетъ взимать не болѣе 10 тумановъ за халваръ, стоющій теперь, смотря по времени года и спроса, отъ 8 до 20 тумановъ.

Вѣтвь отъ Буруджирда на Испагань готова также лишь на одну треть, и врядъ-ли будетъ скоро окончена.

Несмотря на это, англійская транспортная компанія уже принимаетъ грузы для доставки въ порты Персидскаго залива, и если предположить, что половина экспорта, достигающаго 5 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ, перейдетъ въ руки англійской компаніи, то, конечно, всѣ затраты, употребленныя на шоссе, окупятся въ нѣсколько лѣтъ, и вся торговля Тавриза перейдетъ на югъ.

Это замѣчается и теперь: по свѣдѣніямъ англійскаго банка—въ 1889 и 90 г.г. прошло черезъ Баязетъ болѣе 20 тысячъ вьюковъ по 8 пуд. въ каждомъ; въ 1891 г. число это сократилось до 17 тысячъ, а въ 1892 г. до 13 тысячъ; то-же замѣтно и въ Джульфѣ, хотя и въ меньшей мѣрѣ, такъ что можно смѣло принимать 6,000 вьюковъ за среднее годовое движеніе.

Движеніе-же на Астару, несмотря на всѣ неудобства, не уменьшается, и въ то время, когда черезъ Транзундъ вмѣсто 12—14 тысячъ вьюковъ вывозятъ едва 10 тысячъ, число вьюковъ, идущихъ черезъ Ардебиль на Астару изъ 6 тысячъ, провезенныхъ въ 1889 г., достигло въ 1881 г. 8 тысячъ, и только 1892 г. вновь временно сократилъ провозъ, благодаря холерѣ. Это краснорѣчиво указываетъ на важность разработки прикаспійской дороги черезъ Ардебиль на Астару.

Хотя ввозъ изъ Россіи съ 1889 г. упорно колеблется около 60 тыс. фунт. стерлинговъ, а вывозъ изъ Персіи въ Россію превосходитъ 250 тыс. стерлинговъ, вслѣдствіе чего, казалось-бы, мы переплачиваемъ около 200 тыс., но при этомъ не должно забы-

вать, что тѣ-же 200 тыс. намъ придется переплатить за продукты южнаго климата европейскимъ агентамъ.

Привозъ европейскихъ товаровъ, достигающій 800 тыс., при вывозѣ, не превосходящемъ 125 тыс. фунт. стерлинговъ, указываетъ лишь на большую энергію и знаніе дѣла иностранцевъ, довольствующихся 15, 10 и менѣе процентами при отпускѣ товаровъ на 18 и даже 23 мѣсяца въ кредитъ, что при отсутствіи денегъ не можетъ не соблазнить персовъ.

Послѣдняя холерная эпидемія безспорно выяснитъ многія особенности персидскаго рынка, гдѣ все слабое, не выдержавъ торговаго застоя, очиститъ поле дѣятельности болѣе крупнымъ рынкамъ.

Отъ Дизфуля до Шустера двѣ дороги: одна сѣверная, идущая на Калэ—Готеванъ, и другая—круто поворачивающая на югъ; обѣ непроходимы для колеснаго обоза, въ особенности зимой. Мѣстность обработана, но запасы продовольствія и фуража весьма незначительны.

Отъ Шустера Карунъ доступенъ для небольшихъ судовъ, а потому значительная часть товаровъ отправляется по дорогѣ, пролегающей между Каруномъ и его рукавомъ Шетейномъ; у Бендъ-и-Киръ, гдѣ впадаетъ Дизъ, дорога переходитъ на лѣвый берегъ Каруна и слѣдуетъ вдоль него до пристани Кутъ-и-Вейсъ, откуда Карунъ дѣлается чрезвычайно извилистымъ, и дорога идетъ по прямой линіи на юго-западъ.

На всемъ участкѣ дорога можетъ быть легко приспособлена къ колесному движенію. Мѣстность плодородна, но запасы продовольствія незначительны.

Персы предполагаютъ укрѣпить Ахвазъ, но, благодаря безконечнымъ проволочкамъ персидскихъ канцелярій и отсутствію денегъ, этому проекту врядъ-ли суждено осуществиться. Пока туда привезены изъ Дизфуля по кружной Кирманшахской дорогѣ 9-ти фунтовыя пушки, для охраненія которыхъ содержится полкъ пѣхоты; большинство солдатъ въ отпуску и лишь только двѣ роты расположены въ казармахъ, остальныя же стоятъ лагеремъ.

Около пристани Буширскій купецъ Гажа-Магометъ выстроилъ каравансарай.

Отъ Ахваза Карунъ круглый годъ судоходенъ для лодокъ въ 60 тоннъ. Для обхода быстрины Каруна съ давнихъ временъ былъ проведенъ каналъ на протяженіи 50 верстъ.

Въ полую воду можно сплавлять барки, начиная отъ Дизфуля, а лѣтомъ даже колесный обозъ можетъ двигаться по части высохшаго ручья Диза отъ Дизфуля до Бендъ, гдѣ находится телеграфная станція, охраняемая вооруженною стражею.

На всемъ этомъ пространствѣ сообщеніе между обоими берегами затруднительно.

Старинный Дизфульскій мостъ неоднократно былъ разрушаемъ во время половодія и весьма плохо исправленъ.

Мостъ черезъ Карунъ въ Шустеръ былъ разрушенъ во время наводненія въ 1885 году. Это наводненіе сильно раззорило страну, разрушивъ Міанскій каналъ, и принудило жителей переселиться въ Турцію. Арабистанскій губернаторъ Ихтишамъ-азъ-султанэ въ 1886 и 1888 г.г. пробовалъ чинить мостъ, но безъуспѣшно, такъ какъ всѣ работы разрушались весеннимъ половодіемъ.

Низамъ-азъ-султанэ сдѣлалъ предложеніе персидскому правительству перенести изъ Шустера все управленіе въ Ахвазъ, занимающій центральное положеніе между долиною Шатель-Араба на западѣ, Рамъ-Хормузанъ на востокѣ и Моммеррой — на югѣ; увеличить гарнизоны Шустера и Ахваза, такъ какъ бахтіары настолько могущественны, что англійская компанія поручила Исфендіаръ-хану, одному изъ главарей бахтіаръ, охраненіе разрабатываемой Шустерской дороги.

Морское могущество персовъ ограничивается однимъ Персеполисомъ, капитану котораго предписано охранять суда—Сузу въ 20 тысячъ тоннъ и Шушанъ—въ 30 тысячъ, перевозящія со скоростію 6—8 верстъ въ часъ товары и пассажировъ, не только по Каруну, но иногда по Дизу и Шетейну, что можно заключить по оставляемымъ на поверхности послѣдняго блесткамъ нефти.

Англичане, пользуясь дешевизной рабочихъ рукъ (20—30 коп. поденщикъ), работаютъ надъ улучшеніемъ канала, хотя буксир-

ные пароходики компаніи „Незири“ и пароходъ „Карунъ“, принадлежащій губернатору Мохамеры Шейхъ-Мизалу, возятъ барки, поднимающія до 27 тоннъ. Общій вывозъ доходитъ до 2,000 тоннъ; преимущественно вывозится рисъ, оливки, хлопокъ, сахарный тростникъ и т. п.

Но главнымъ образомъ сообщеніе Ахваза съ Мохамерой поддерживаетъ двухъ-палубный пароходъ „Блоссъ“, поднимающій 3,000 тоннъ, съ двумя машинами въ 50 лошадиныхъ силъ каждая; длина парохода 225 футъ при ширинѣ въ 45 футъ.

Французская компанія затратила 180,000 тумановъ для возобновленія древней Карунской плотины, въ надеждѣ, если это предпріятіе увѣнчается успѣхомъ, то побережье Каруна обратится въ сплошной садъ, хотя, нужно замѣтить, и теперь вывозится изъ Мохамеры до 80 тысячъ тоннъ финиковъ, изъ нихъ 60 тысячъ тоннъ моремъ. До 7 тысячъ тоннъ пальмоваго дерева идетъ на одни ящики. О богатствѣ этого края можно судить по одному тому, что на десятинѣ земли растетъ болѣе 100 деревьевъ, и каждое дерево даетъ на 2—3 руб. финиковъ. За послѣднее время посажено до 60 тысячъ новыхъ деревьевъ. Шейхъ-Мизалъ, губернаторъ Мохамеры, посадилъ до 30 тысячъ деревьевъ; финиковое дерево даетъ обыкновенно плоды на 6 году, но полнаго разцвѣта достигаетъ лишь на 8 году. Всякій мусульманинъ считаетъ своимъ священнымъ долгомъ посадить хотя одно дерево.

Съ окончаніемъ шоссе на Тегеранъ, число земель въ Арабистанѣ значительно увеличится и благосостояніе жителей страны возрастетъ.

Но несмотря на дешевизну рабочихъ рукъ, благодаря которымъ верста проведеннаго шоссе обойдется не болѣе 200 руб., работы идутъ крайне медленно, и въ настоящее время доведены лишь до Хоремабада; но главнымъ препятствіемъ является участокъ отъ Хоремабада до Дизфуля.

У Шустера предполагаютъ построить мостъ на плотахъ, а въ крайности удовольствоваться паромомъ; мосты или паромы предполагаютъ устроить еще въ 2—3 мѣстахъ, гдѣ дорога перерѣзаетъ Шатейскій рукавъ Каруна. Существеннымъ недостаткомъ

дороги является то, что она пойдетъ по берегу, противоположному пристанямъ. Вообще, для окончанія шоссе потребуется не менѣе двухъ лѣтъ; теперь же большинство каравановъ направляется на Амру, что на Тигрѣ; англійская-же транспортная компанія перевозитъ свои товары отъ Ахваза на мулахъ, такъ какъ верблюды по грязи скользятъ и во время дождей непригодны къ перевозкѣ тяжестей.

Краткая замѣтка о Кореѣ.

Ген. Шт. Полковника *Вогака.*

Корейская армія считаетъ въ общемъ 10,000 человѣкъ. Большая часть ея, она же и наиболѣе интересная, въ количествѣ 5—6 т. человѣкъ, расположена около Сеуля и раздѣляется на 12 лагерей, подчиненныхъ четыремъ генераламъ изъ корейцевъ.

При этихъ войскахъ состоятъ два американца-инструктора: генералъ Дуе и полковникъ Менстэдъ(Menstead),—первый отставной офицеръ, второй—бывшій полисменъ. Эти инструктора ежедневно посѣщаютъ лдя занятій одинъ изъ лагерей.

Солдаты-корейцы выглядятъ очень ловкими и отличаются способностью къ совершенію маршей. Обмундированіе солдатъ состоитъ изъ шерстяной куртки, темно-синяго цвѣта. Они вооружены старыми курковыми ружьями. Но правительство, кажется, уже пріобрѣло покупкою 5,000 новыхъ ружей американской системы, которыя пока на руки не выданы.

Офицеры мало преданы своему дѣлу и составляютъ наиболѣе слабую сторону военной организаціи Кореи.

Въ политическомъ отношеніи въ Кореѣ идетъ борьба между двумя партіями: партіею Мингъ (Ming) или королевы и партіею Тай-Вай-Кунъ (Tai-Wai-Kun). Обѣ партіи эти не имѣютъ однако никакого значенія въ отношеніи внѣшней политики; весь смыслъ ихъ борьбы сводится къ интригамъ по раздачѣ и полученіи разныхъ должностей.

Русская миссія дѣлаетъ малые успѣхи въ развитіи своего вліянія.

Японцы имѣютъ обширное посольство, но нелюбимы здѣсь. Китайцевъ все еще очень боятся.

Американцы очень многочисленны, но не пользуются вліяніемъ. Ихъ министру, г-ну Хердъ (M-r. Heard,) кажется съ трудомъ застав-

лять правительство Кореи выплачивать жалованье американцамъ состоящимъ на корейской службѣ.

Одинъ изъ совѣтниковъ короля, американецъ генералъ Лежандръ (Legendre), въ настоящее время находится въ Токіо, для улаженія вопроса о рыболовномъ промыслѣ и о Пинъ-янѣ (Ping-yang) [1]).

Эти вопросы разрѣшаются очень медленно, къ большому вреду положенія Лежандра въ Сеулѣ.

Наибольшимъ вліяніемъ въ Кореѣ пользуются всетаки японцы и русскіе; весьма вѣроятно, что они когда-нибудь придутъ къ взаимному соглашенію (?).

Если бы Корея, вмѣсто своей плохой администраціи и мандариновъ, въ родѣ китайскихъ, имѣла бы твердое правительство, то съ нею непремѣнно пришлось бы считаться; въ настоящее же время Корея въ состояніи полнаго разложенія.

---

[1]) Пинъ-янъ (Ping-yang)—это портъ на рѣкѣ Татунѣ (Tatung) въ Кореѣ, объ открытіи котораго для торговли давно хлопочетъ Японія, соглашаясь, взамѣнъ этого, на нѣкоторыя уступки въ вопросѣ о правѣ рыбной ловли на японскихъ судахъ у береговъ Кореи.

Оборона Индіи [1]).

Переводъ Генеральнаго Штаба Подполковника *Дмитріева.*

Докладъ Управленія Индіей отъ 2 ноября 1892 года, обсуждавшійся на дняхъ въ парламентѣ предварительно внесенія билля о мадрасской и бомбейской арміяхъ, затрогиваетъ еще разъ косвенно важный вопросъ объ оборонѣ Индіи. Въ этомъ докладѣ ясно выраженъ опредѣлившійся взглядъ правительства Индіи на необходимость наступательнаго образа дѣйствій, въ случаѣ приближенія русскихъ къ ея границамъ съ враждебными цѣлями. Мы-де должны оставить безъ вниманія выдающуюся по своей оборонительной силѣ нашу сѣверо-западную границу, чтобы, перейдя ее, двинуться въ пятый разъ въ глубь страны, въ которой, по словамъ Достъ-Магомета, ничего нѣтъ, кромѣ людей и скалъ.

Слѣдующія выдержки изъ вышесказаннаго доклада доказываютъ справедливость сдѣланнаго изъ него вывода.

§ 10 Необходимость заставляетъ насъ организовать значительныя силы для дѣйствія противъ европейскаго противника за нашими границами.

§ 12. Необходимость этого въ настоящее время въ высшей степени настоятельна, принимая во вниманіе, что нашей арміи можетъ выпасть на долю встрѣча съ врагомъ несравненно сильнѣйшимъ, чѣмъ это было до сихъ поръ, и въ суровомъ климатѣ непривычномъ для жителей тропическихъ областей Индіи.

§ 25. Поэтому слѣдуетъ признать доказаннымъ, что наша дѣйствующая армія, на случай веденія большой кампаніи за сѣверо-

---

[1]) The Imperial and Asiatic Quarterly Review, and Oriental and Colonial record. July 1893.

Статья Лорда Чельмсфорда.

западной границей, должна быть комплектована преимущественно жителями Сикха, Пенджаба, Патхана, Балуки и Гурки.

Приведенныя выдержки ясно выражают мнѣніе генералъ-губернатора о необходимости наступательнаго образа дѣйствій при попыткѣ Россіи занять Авганистанъ либо силою, либо съ согласія эмира.

Горькій опытъ нашихъ прежнихъ окупацій Авганистана долженъ, стало быть, пройти безслѣдно и мы хотимъ еще разъ втянуться въ дѣло, сопряженное съ тяжелыми тревогами относительно передвиженія, снабженія, сношеній съ самымъ вѣроломнымъ народомъ на всемъ земномъ шарѣ и возможнаго проявленія неудовольствія частью туземныхъ войскъ, предназначенною въ оккупаціонный корпусъ. И для чего это? Еслибы наша естественная граница была настолько слаба, что оборона ея представлялась бы невозможною, и еслибы, съ другой стороны, мѣстность за предѣлами Индіи представляла бы особо выдающіяся по силѣ позиціи, тогда можно было-бы привести хоть что-нибудь въ защиту такого плана.

Но на самомъ дѣлѣ мы видимъ обратное.

Сѣверо-западная граница Индіи представляетъ особенно сильную оборонительную линію, которая, полагаю, можетъ быть обращена въ неприступную, тогда какъ мѣстность у Кандагара и Кабула въ высшей степени слаба въ смыслѣ оборонительныхъ позицій. Далѣе, при наступательномъ образѣ дѣйствій, наша армія становится тыломъ къ ряду самыхъ сложныхъ дефиле, которыя, въ случаѣ неуспѣха, будутъ, безъ сомнѣнія, способствовать ея полному пораженію, а въ благопріятномъ случаѣ представятъ страшныя затрудненія для сообщеній, чѣмъ серьезно увеличится денежная стоимость кампаніи.

Оставаясь же выжидать противника въ нашихъ предѣлахъ, мы этимъ самымъ заставимъ его самого преодолѣть эти опасныя дефиле, у выхода изъ которыхъ встрѣтимъ его, неизбѣжно въ растянутомъ и безпорядочномъ строѣ, съ полнымъ расчетомъ на успѣхъ.

Оборонительная сила нашей сѣверо-западной границы заключается не только въ существенной преградѣ, образуемой р. Индомъ, и въ гарнизонахъ Кветты и Пешавера, но также и въ мѣст-

ныхъ условіяхъ полосы земли, лежащей между рѣкой и собственно границей Авганистана, границей хотя географически правильно неустановленной, но опредѣляемой въ дѣйствительности линіей Кабулъ, Газни, Кандагаръ. Ширина этой полосы колеблется между 300 и 173 милями; главные проходы черезъ нее въ Индію: Боланъ, Гомуль, Кохи, Куррамъ и Хайберъ, но, кромѣ поименованныхъ, существуютъ еще многочисленные второстепенные. Всѣ они представляютъ серьезныя затрудненія для движенія европейцевъ, тѣмъ болѣе съ артиллеріей и необходимымъ обозомъ. На продовольствіе мѣстными средствами врядъ-ли можно здѣсь расчитывать; кромѣ того, вода и пастбища встрѣчаются рѣдко.

Затѣмъ, для достиженія Инда, необходимо перевалить еще черезъ хребетъ Сулеймановыхъ горъ, достигающій высоты отъ 7,500 до 11,000 футъ, и тогда, буде всѣ сказанныя трудности послѣдовательно преодолѣны, путь наступающаго преграждается широкой, непроходимой рѣкой.

Существеннымъ условіемъ для успѣшной обороны широкой рѣки должно, несомнѣнно, считаться обладаніе обоими ея берегами, что по отношенію къ Инду, въ данномъ случаѣ, можно признать выполненнымъ вполнѣ удовлетворительно. Мы обладаемъ не только Кветтой и Пешаверомъ, выдвинутыми на соотвѣтствующее разстояніе впередъ рѣки, но и длинной и узкой полосой земли, длиной въ 300 и шириной въ 60 миль, называемой Даманъ или Деражатъ, заключающей въ себѣ пути отъ Сулеймановыхъ горъ къ Инду. Индъ, какъ уже сказано, дѣйствительно непроходимая рѣка и если въ 1809 году и удалось переправиться черезъ нее шаху Шужану около Аттока, то эта переправа была сочтена почти чудомъ и могла состояться лишь въ промежутокъ времени отъ октября до марта, т. е. въ періодъ наибольшаго спада водъ. Въ остальные шесть мѣсяцевъ рѣка отъ сильной прибыли воды разливается во многихъ мѣстахъ настолько, что образуетъ обширныя озера; между Мисенкотомъ и Буккуромъ ширина ея достигаетъ 20 миль отъ западнаго берега; въ обыкновенное же время ширина колеблется между 480 и 1,600 ярдами, а быстрота равняется 3 милямъ въ часъ; во время разлива быстрота удваивается. Эти свойства рѣки приводятъ къ заключенію, что наступающій долженъ

предвидѣть необходимость наводки моста для переправы черезъ Индъ и воспользоваться для этой цѣли короткимъ періодомъ времени, когда эта операція возможна. Генералъ Клаузевицъ, высшій въ нашемъ столѣтіи авторитетъ по стратегіи, говоритъ въ своемъ сочиненіи „О войнѣ“: „Средства для переправы, имѣющіяся съ собой у противника, напр. понтоны, рѣдко бываютъ достаточны для совершенія этой операціи черезъ большія рѣки; успѣхъ большею частію зависитъ отъ средствъ, которыя могутъ быть найдены на самой рѣкѣ, на ея притокахъ, въ близлежащихъ большихъ населенныхъ пунктахъ и, наконецъ, въ лѣсахъ, годныхъ для постройки лодокъ и плотовъ. Возможны случаи, когда всѣ поименованныя обстоятельства настолько неблагопріятны, что переправа черезъ рѣку становится почти неисполнимымъ дѣломъ“. Въ данномъ случаѣ нѣтъ значительныхъ населенныхъ пунктовъ; ближайшіе лѣса находятся въ 60 миляхъ отъ Инда, а правая его сторона принимаетъ нѣсколько незначительныхъ притоковъ; поэтому было бы непростительнымъ упущеніемъ со стороны военныхъ начальниковъ оставить въ распоряженіе подступающаго къ Инду противника хоть одно судно годное для мостового сооруженія.

Допустивъ, что противникъ имѣетъ возможность добыть реквизиціоннымъ путемъ достаточное количество судовъ и другихъ матеріаловъ для наводки моста черезъ Индъ, разсмотримъ, какого рода работа предстоитъ ему.

Въ Авганскую войну 1839—40 годовъ мостъ черезъ Индъ былъ наведенъ между Суккуромъ и Рори; употреблено было 74 судна; 19 отъ Суккура до острова Буккуръ и 55 отсюда до Рори на лѣвомъ берегу рѣки; первыя были вмѣстимостью среднимъ числомъ въ $7^1/_2$, а вторыя въ 17 тоннъ.

Мѣсто для наводки моста было выбрано самое узкое, а именно ширина рѣки была 500 ярдовъ, причемъ островъ Буккуръ въ большой степени облегчалъ работу. Со стороны Суккура мостъ былъ готовъ въ 4 дня; другая часть въ 16 дней, но могла быть окончена въ 10, такъ что слѣдуетъ считать достаточнымъ 14 дней на сооруженіе моста черезъ всю рѣку; задержка на 6 дней

произошла отъ особой прибыли воды съ 27 января по 3 февраля, угрожавшей цѣлости произведенной уже работы.

Эти свѣдѣнія, почерпнутыя изъ „Войны въ Авганистанѣ“ Hough'а и изъ документовъ „Королевскихъ Инженеровъ“, указываютъ на затрудненія, которыя пришлось преодолѣть англійскимъ инженерамъ, когда оба берега рѣки были въ нашей власти, когда мы имѣли дѣло съ дружественнымъ населеніемъ и пользовались неограниченными средствами изъ Индіи.

Какой же расчетъ на успѣхъ можетъ имѣть противникъ, даже при обладаніи средствами для переправы на лѣвый берегъ Инда людей и матеріальной части потребныхъ для такого предпріятія, какъ вторженіе въ Индію, при отсутствіи судовъ, лѣса, нашемъ господствѣ на обоихъ флангахъ праваго берега и сильной арміи на лѣвомъ, готовой отразить всякую попытку совершить переправу?

Признавъ справедливымъ мнѣніе Клаузевица, переходъ черезъ Индъ непріятельской арміи достаточно могущественной, чтобы быть угрозой безопасности Индіи, слѣдуетъ считать не почти, а безусловно немыслимымъ.

Тѣмъ не менѣе, можно сдѣлать предположеніе, что Россія, достигнувъ полнаго владычества надъ Авганистаномъ и обративъ его въ базу для дальнѣйшаго нашествія на Индію, не будетъ пытаться переправиться черезъ Индъ при первомъ движеніи съ базы, но удовольствуется захватомъ мѣстности между Индомъ и линіей Кандагаръ—Газни, т. е. страной, лежащей между Боланскимъ и Куррамскимъ проходами, чтобы на этой выдвинутой базѣ дѣлать приготовленія къ переправѣ и произвести ее немедленно по спадѣ водъ.

Поэтому необходимо изслѣдовать нашу оборонительную силу на правомъ берегу Инда: что̀ сдѣлано до сихъ поръ, чтобы поднять оборонительное значеніе естественныхъ условій и что̀ еще должно быть сдѣлано, дабы обратить эту границу нашу въ сильнѣйшую въ военномъ отношеніи во всемъ мірѣ?

Вторженіе въ Индію, угрожающее ея безопасности, можетъ быть произведено лишь съ запада; движеніе же съ сѣвера черезъ Гиндукушъ по переваламъ Барогылъ или Дора, или черезъ Гиль-

гитъ въ Кашмиръ, или же, наконецъ, черезъ Читралъ въ Пешаверскую долину, возможно, и то съ большимъ рискомъ, лишь для малыхъ отрядовъ, такъ какъ мѣстныя естественныя преграды положительно остановятъ движеніе хоть сколько нибудь значительныхъ силъ. Тѣмъ не менѣе, казалось бы неблагоразумнымъ дѣлать эти пути болѣе доступными сооруженіемъ военныхъ дорогъ, какъ это у насъ практикуется. Здѣсь, какъ и въ другихъ пунктахъ, намъ слѣдовало бы встрѣтить противника при дебушированіи изъ проходовъ, возможно ближе къ нашей собственной границѣ.

Признавъ доказаннымъ положеніе, что опасность для Индіи можетъ быть ожидаема лишь съ запада, остается разсмотрѣть въ состояніи ли въ дѣйствительности гарнизоны Кветты и Пешавера остановить попытку европейскаго противника двинуться къ Индіи съ его базы: Кандагаръ—Газни—Кабулъ.

Расмотримъ прежде нашъ укрѣпленный лагерь въ Кветтѣ, не имѣющій вліянія на движеніе по пути отъ Кабула на Пешаверъ, а затѣмъ изслѣдованъ будетъ и названный путь. Покойный генералъ-маіоръ Макгрегоръ въ своемъ „конфиденціальномъ" трудѣ „Оборона Индіи—стратегическій этюдъ" называетъ, на 203 страницѣ шесть путей, ведущихъ отъ Кандагара къ Инду, и пять отъ Газни по тому же направленію. Первые, по его словамъ, невыгодны, такъ какъ подвержены фланговымъ атакамъ, а вторые всѣ болѣе или менѣе проходимы, съ сѣвера обезпечены отъ атакъ съ фланга, но съ южной стороны для таковыхъ доступны. Эти свѣдѣнія, достойныя безусловнаго довѣрія, имѣютъ значеніе при изслѣдованіи нашего положенія въ Кветтѣ.

Кветтскій укрѣпленный лагерь расположенъ въ одной или двухъ миляхъ впереди города того-же имени, на прекрасной позиціи, вдали отъ мѣстности съ другими высотами и командуетъ надъ окружающей его долиной.

Генералъ Эвардъ Гамлей въ своей лекціи 13 декабря 1878 г. въ Royal United Service Institution говорилъ слѣдующее: „Слѣва отъ Кветты, между ней и пустыней, тянется линія холмовъ, проходимая лишь по одному узкому ущелью; такой же кряжъ, но вовсе непроходимый, расположенъ и по правую сторону. И въ

тактическомъ, и въ стратегическомъ отношеніяхъ, и для обороны, и для наступленія, противъ превосходныхъ ли силъ, или слабѣйшихъ, позиція эта представляется одинаково выгодной“ . . . . „Кажется, если выгоды дѣйствительно таковы, какъ я говорилъ о нихъ, то это наиболѣе цѣнное пріобрѣтеніе, на какое Англія когда либо накладывала свою руку. Съ занятіемъ Кветты мы дѣйствительно запираемъ всѣ проходы къ долинѣ Инда къ югу отъ Дера-Измаилъ-Хана“.

Послѣ того какъ Гамлей читалъ свою лекцію, проведена желѣзная дорога къ Хаману, пункту у авганской границы, по ту сторону Ходжакскаго прохода. Такимъ образомъ, гарнизонъ укрѣпленнаго лагеря можетъ быть поддержанъ весьма быстро или изъ Куррачи, или изъ Пенджаба, чѣмъ значительно усилилась сама позиція, и она, дѣйствительно, можетъ быть названа недоступной, какъ ее и считаютъ самыя компетентныя лица.

Желѣзно-дорожный путь, доведенный по ту сторону Ходжака, въ большой степени облегчитъ, равнымъ образомъ, всякое операціонное дѣйствіе изъ Кветты съ цѣлью задержать наступленіе непріятельскихъ силъ со стороны Кандагара.

Изъ изложеннаго видно, что Кветтскій укрѣпленный лагерь запираетъ непосредственно не только главные пути, ведущіе изъ Кандагара въ Индію черезъ Боланскій проходъ и въ Куррачи черезъ Келатъ и Сонміани, но по своему положенію на флангѣ второстепенныхъ путей къ р. Инду, загораживаетъ и послѣдніе. Поэтому, пока нашъ гарнизонъ въ Кветтѣ будетъ достаточно силенъ, чтобы отразить атаку открытой силой, мы будемъ вполнѣ обезпечены отъ какой либо попытки противника переправиться черезъ Индъ между Суккуромъ и Дера-Измаилъ-Ханомъ съ надеждой на успѣхъ, или, скорѣе, безъ самаго серьезнаго риска для всего отряда. Итакъ, на протяженіи трехъ сотъ миль наша пограничная рѣка обороняется однимъ укрѣпленнымъ пунктомъ и требуетъ лишь обыденныхъ мѣръ охраненія и наблюденія. Затѣмъ часть Инда, а именно между Аттокомъ и Калабагомъ, на протяженіи ста десяти миль, можетъ считаться сама по себѣ вполнѣ недоступной для переправы по мѣстнымъ условіямъ; на этомъ участкѣ Индъ протекаетъ между высокими, скалистыми сланце-

выми утесами и обрывистыми берегами, достигающими 700 футъ, въ долинѣ шириной отъ 100 до 400 ярдовъ и со скоростію отъ шести до десяти миль въ часъ.

Слѣдовательно, единственный участокъ рѣки, доступный для переправы, это между Калабагомъ и Дера-Измаилъ-Ханомъ, на протяженіи менѣе ста миль. Но такъ какъ вполнѣ невѣроятно, чтобы наступающая армія избрала для своего движенія изъ Кандагара пути къ этому участку нашей границы, доколѣ въ Кветтѣ будетъ содержаться достаточной силы гарнизонъ, то для наступленія остаются лишь пути, ведущіе отъ Газни.

Главнѣйшіе пути отъ Газни въ Индію идутъ по долинѣ Куррама, черезъ Тоши и черезъ Гомуль. Трудно предположить, чтобы первый изъ нихъ могъ служить для наступленія арміи, имѣющей предметомъ дѣйствія Дера-Измаилъ-Ханъ или Эдвардезабадъ, такъ какъ второй и третій гораздо короче и легче проходимы. Но при условіи главнаго наступленя на Пешаверъ, очень вѣроятно, что имъ отчасти воспользуется противникъ, вмѣстѣ съ дорогой, идущей черезъ Хейберскій проходъ.

Остаются два пути, могущіе въ дѣйствительности и въ равной мѣрѣ служить для движенія противника съ цѣлью переправы черезъ Индъ, т. е. пути черезъ Тоши и Гомуль. Послѣдній— одинъ изъ наиболѣе важныхъ торговыхъ путей черезъ сѣверозападную границу; протяженіе его приблизительно 250 миль и онъ сравнительно легко проходимъ для нагруженныхъ верблюдовъ; на немъ имѣется въ изобиліи вода, фуражъ и топливо. Но едва-ли вѣроятно, чтобы наступленіе по этому пути было предпринято съ силами менѣе 40—50 тысячъ человѣкъ, не считая почти такого же числа нестроевыхъ, такъ что передвиженіе такихъ массъ по труднымъ дорогамъ, непригоднымъ для колеснаго обоза, представитъ значительныя затрудненія, при чемъ слѣдуетъ помнить, что все потребное продовольствіе, за исключеніемъ мяса, предстоитъ доставлять съ базы. Кромѣ того, страна, прорѣзываемая этимъ путемъ, населена авганскимъ племенемъ подъ названіемъ махсудъ-вазирисъ, которое держало себя всегда независимо отъ эмира, не признавая и оказывая презрѣніе къ его авторитету; оно считаетъ около 20,000 вооруженныхъ мужчинъ

*

и, по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, представляетъ самыхъ закоренѣлыхъ, неисправимыхъ разбойниковъ въ странѣ.

Пустивъ въ ходъ маленькую, но благоразумную политику и щедрую раздачу рупій, не трудно будетъ сдѣлать изъ махсудъ-вазирисовъ своихъ союзниковъ и употребить ихъ для малой войны.

Тѣ, кому памятны бывшія въ Абиссинской экспедиціи затрудненія по продовольствованію войскъ, несмотря на движеніе наше къ Магдалѣ по странѣ населенной племенами дружественными и сердечно сочувствовавшими цѣли похода, легко оцѣнятъ то, что̀ предстоитъ въ дѣлѣ продовольствованія силамъ, въ четыре или пять разъ превосходящимъ наши въ Абиссиніи, при движеніи по этому трудному пути даже безпрепятственно, и насколько эти затрудненія обострятся при условіи враждебнаго отношенія со стороны населенія.

Все, что сказано о пути черезъ Гомуль, можетъ быть въ равной степени отнесено и къ пути черезъ Тоши.

Несмотря, однако, на указанныя затрудненія и на невѣроятность ихъ преодолѣнія, безусловно необходимо, тѣмъ не менѣе, для безопасности Индійской имперіи обезпечить изслѣдуемый участокъ ея границы. Это, казалось бы, можетъ быть достигнуто возведеніемъ укрѣпленнаго лагеря, на подобіе Кветтскаго, гдѣ-либо между Дера-Измаилъ-Ханомъ и Эдвардезабадомъ, не занимая его гарнизономъ до первой надобности.

Благодаря мудрой предусмотрительности управленія Индіей, въ настоящее время проложенъ рельсовый путь вдоль лѣваго берега Инда отъ Дера-Гази-Хана къ пункту близь лежащему къ Калабагу, вслѣдствіе чего единственно уязвляемый участокъ нашей границы можетъ быть подкрѣпленъ въ самый короткій срокъ.

При приведеніи же въ исполненіе вышеупомянутой предосторожности, онъ можетъ быть безусловно обезпеченъ, при чемъ, конечно, необходима организація сообщенія укрѣпленнаго пункта съ лѣвымъ берегомъ Инда мостомъ, или судовой переправой, въ зависимости отъ времени года.

Вслѣдъ за сдѣланнымъ очеркомъ оборонительной силы части границы между проходами Боланскимъ и Куррамскимъ

и мѣръ, которыя, казалось бы, слѣдуетъ принять для полной безопасности ея отъ вторженія, надлежитъ перейти къ изслѣдованію крайняго праваго фланга нашей передовой оборонительной позиціи, т. е. Пешаверской долины.

Гамлей въ своей рѣчи, изъ которой цитированы были выдержки, ясно и твердо опровергаетъ идею обороны Индіи впереди Хейберскаго прохода. Суммируя всѣ доводы, приводившіеся за такой проектъ, онъ говоритъ: „Я полагаю, что многое можетъ быть сказано противъ занятія позиціи впереди Хейбера и ничего за, и что такой планъ будетъ источникомъ не силы, а слабости". Онъ предлагаетъ свой проектъ обороны, который, по его словамъ, не заключаетъ въ себѣ ни необходимости въ обширной территоріи, ни издержекъ, стоющихъ упоминанія, ни увеличенія пограничныхъ силъ.

Проектъ этотъ заключается въ слѣдующемъ:

„Необходимо, прежде всего, запереть устье Хейберскаго прохода (можно бы прибавить—и двухъ другихъ боковыхъ путей, выводящихъ въ долину Пешавера) возведеніемъ съ нашей стороны укрѣпленнаго лагеря, вооруженнаго могущественной артиллеріей и снабженнаго гарнизономъ изъ Пешаверскихъ войскъ, усиленныхъ въ случаѣ надобности". Теперь это легко можетъ быть сдѣлано, такъ какъ рельсовый путь пересѣкаетъ Индъ и достигаетъ Пешавера.

Далѣе Гамлей говоритъ: „Если этотъ пунктъ будетъ соотвѣтственно занятъ, то я не могу понять, какъ противникъ, хотя бы въ превосходныхъ силахъ, наступая по необходимости въ растянутомъ и даже безпорядочномъ строѣ къ устью Хейбера, можетъ надѣяться когда-либо выйти изъ него".

Въ виду опредѣленно выраженнаго взгляда столь авторитетнаго стратега, было бы лишнимъ, даже самонадѣяннымъ, приводить дальнѣйшіе доводы.

Казалось бы, достаточно убѣдительно доказано, что на сѣверо-западной границѣ Индіи, откуда только и можно ожидать серьезнаго вторженія, у насъ въ рукахъ настолько сильная естественная оборонительно-наступательная позиція, что усиленная, сверхъ того, согласно условіямъ мѣстности инженерными рабо-

тами, она дѣлаетъ нашествіе на Индію предпріятіемъ рискованнымъ до невозможности его выполненія.

Если мы будемъ держать сосредоточенно ядро арміи на лѣвомъ берегу Инда, гдѣ либо на линіи Лагоръ—Хелумъ—Равальпинди, то мы пріобрѣтемъ этимъ выгоды такъ называемыхъ внутреннихъ линій; тогда какъ противникъ, наступая изъ Авганистана къ нашей границѣ, будетъ по необходимости оперировать по наружнымъ линіямъ, если только онъ не выберетъ одинъ какой либо путь, ведущій къ Инду. Но въ такомъ случаѣ это лишь облегчитъ намъ оборону и въ высшей степени увеличитъ трудности марша, продовольствованія и фуражировокъ нашему противнику. При способѣ обороны, объясненномъ выше, пріобрѣтается еще выгода непосредственнаго подчиненія всей арміи власти главнокомандующаго, который, находясь при главныхъ силахъ и соединенный телеграфомъ съ передовыми отрядами, имѣетъ возможность отдавать приказанія согласно обстоятельствамъ и объединять дѣйствія всѣхъ силъ.

Еще одна выгода пріобрѣтается обороной въ предѣлахъ страны, такъ какъ отпадаетъ необходимость довѣрять успѣхъ въ первой линіи исключительно населенію Сиха, Пенджаба, Патана, Балучи и Гурки, какъ это теперь предполагается сдѣлать при проектѣ встрѣтить противника впереди границы. Эти превосходныя войска могутъ быть смѣшаны съ нашими Индустанской, Мадрасской и Бомбейской арміями и, навѣрное, составятъ себѣ хорошую славу. Затѣмъ не будетъ надобности въ организаціи большихъ транспортовъ, что необходимо было бы при наступательныхъ дѣйствіяхъ, и этимъ, независимо значительнаго денежнаго сбереженія, Индія будетъ избавлена отъ серьезнаго истощенія отъ реквизиціи перевозочныхъ средствъ, сковавшей ея внутреннюю торговлю послѣ нашихъ авганскихъ экспедицій.

Наши сипаи, всѣ до одного, навѣрное оцѣнили бы возможность пребыванія въ своей странѣ, и рекрутскій наборъ вмѣсто того, чтобы вызвать замѣшательство, каковое было въ авганскую кампанію вслѣдствіе непривычнаго климата и принужденія выйти изъ родной страны, прошелъ бы безъ сомнѣнія съ такимъ оду-

шевленіемъ, что далъ бы намъ возможность широко развить силы туземной арміи въ случаѣ войны съ Россіей.

Но непремѣннымъ условіемъ является необходимость заранѣе посвятить въ предлагаемый планъ обороны правителей и народы Индіи, дабы не дать имъ проникнуться мыслью, что страхъ заставляетъ насъ ожидать противника, а не идти къ нему на встрѣчу, и объяснить имъ почему такое рѣшеніе принято.

Также необходимо откровенно объясниться съ Кабульскимъ эмиромъ и убѣдить его, что мы окончательно бросили идею вступленія въ его владѣнія вооруженной силой, если бы Россія продолжала продвигаться къ его предѣламъ; онъ долженъ ясно понять, что можетъ расчитывать лишь на свои собственныя силы, но ни на какую поддержку изъ Индіи, если бы даже произошло вторженіе въ его территорію.

Возможная оккупація Авганистана Россіей не должна насъ ни безпокоить, ни тревожить. Въ Кандагарѣ и Газни русскіе находились бы въ 300 миляхъ отъ Инда; въ Кабулѣ—въ 175 миляхъ отъ Пешавера; средняя же полоса земли, населенная, какъ было сказано, племенемъ какъ-бы независимымъ, относящимся очень подозрительно къ каждому вмѣшательству и готовому мстить за захватъ собственности, неудобная для занятія европейцами, оставалась бы нейтральной, представляя изъ себя весьма подходящій буферъ между Индіей и собственно Авганистаномъ.

Отвергая ничѣмъ не оправдываемую тревогу изъ-за приближенія русскихъ къ Индіи, надо признать, тѣмъ не менѣе, вполнѣ законнымъ желаніе, чтобы обѣ страны раздѣлялъ весь Авганистанъ, а не помянутая полоса земли, если это возможно безъ вооруженнаго вмѣшательства съ нашей стороны. Не подлежитъ сомнѣнію, что эмиръ не въ состояніи воспрепятствовать занятію его владѣній русскими, но вмѣстѣ съ тѣмъ бузусловно справедливо, что поручительство Индіи въ неприкосновенности Авганистана было бы для нея политикой самоубійства. Остается для разрѣшенія этого вопроса другая альтернатива, именно сила дипломатіи, представляемая нашимъ министерствомъ иностранныхъ дѣлъ. Если бы наше правительство увѣдомило Россію, что всякое движеніе ея войскъ въ предѣлы Авганистана будетъ при-

нято британскимъ правительствомъ какъ враждебное дѣйствіе по отношенію къ Англіи, и повлечетъ за собой разрывъ дружественныхъ отношеній и немедленное объявленіе войны, то нельзя не думать, что Россія оставитъ свои намѣренія, если только будетъ убѣждена, что мы говоримъ серьезно. Впрочемъ, эти вопросы выходятъ изъ рамокъ статьи, цѣлью которой было стараніе доказать съ военной точки зрѣнія, что Индіи не угрожаетъ никакой опасности въ случаѣ захвата Россіей Авганистана силой или съ согласія эмира, если только приняты будутъ мѣры усиленія естественной обороны нашей границы, равно, что движеніе наше впередъ, по ту ея сторону, какъ это предполагается нынѣшнимъ управленіемъ Индіей, разрушитъ то, чего этимъ движеніемъ хотятъ достигнуть, т. е. неприкосновенность Индіи.

Въ безопасности-ли Индія [1])?

Переводъ Генеральнаго Штаба Подполковника ***Дмитріева.***

Изслѣдованію спорныхъ задачъ въ Азіи надлежитъ предпослать краткій очеркъ современнаго положенія дѣлъ въ Европѣ, такъ какъ нѣтъ сомнѣнія, что вопросъ, насколько Россія угрожаетъ Индіи, не можетъ быть разсматриваемъ, какъ затрогивающій интересы исключительно двухъ великихъ Имперій, встрѣтившихся въ настоящее время въ Азіи своими границами.

Англо-русская война за господство въ Азіи или, вѣрнѣе, за владычество надъ Индіей, не могла бы разрѣшиться одной кампаніей; она продолжалась бы до полнаго истощенія одной или обѣихъ сторонъ, при чемъ крайне невѣроятно, чтобы слово „довольно“ было произнесено Англіей первой.

Стоитъ лишь вспомнить о настойчивости и успѣхахъ Англіи въ Наполеоновскія войны и принять во вниманіе, что въ тѣ дни она не обладала и четвертою частью современнаго ея богатства и населенія. Несравненно вѣроятнѣе, что Россія, предпринимая гигантскую борьбу въ Азіи, подниметъ противъ себя въ Европѣ коалицію изъ тѣхъ ея соперниковъ, которые не могутъ считать себя въ безопасности, пока существуетъ могущество Россіи, и подобная война окончится скорѣе новыми границами Россіи по Днѣпру, чѣмъ потерей Англіей ея положенія въ Азіи.

Было бы неразумно со стороны вѣнскихъ и берлинскихъ дипломатовъ хладнокровно отнестись къ войнѣ между Россіей и Англіей за такъ называемый ими авганскій вопросъ, и да позволено будетъ

The Imperial and Asiatic Quarterly Review and Oriental and Colonial Record. july 1893.

Статья Sir Lepel Griffin'a.

англичанину упомянуть, что опасность, угрожающая Индіи со стороны Россіи, нисколько не болѣе таковой же, угрожающей средней и восточной Европѣ отъ вторженія той же державы.

Нашествіе Россіи на Индію окажетъ менѣе вліянія на умы туземныхъ принцевъ, чѣмъ враждебныя дѣйствія ея въ Европѣ на состояніе умовъ недовольныхъ національностей въ южной и западной Европѣ, соціалистовъ и анархистовъ, неперестающихъ угрожать современной цивилизаціи; и можно думать, что русскія интриги въ Азіи будутъ столь же неудачны, какъ въ Балканскихъ государствахъ и на русскихъ западныхъ окраинахъ.

Сознаніе общей опасности быстро привлекло бы къ Англіи могущественныхъ союзниковъ для отраженія нападенія, успѣхъ котораго угрожалъ бы цѣлости Турціи, Австріи и Германіи. Поэтому борьба Англіи съ Россіей разрѣшилась бы навѣрное въ Европѣ, а не въ Авганистанѣ или Индіи. Нѣтъ сомнѣнія, что названныя государства съ радостью остались бы свидѣтелями этой борьбы, не принимая въ ней участія, свидѣтелями истощенія Россіи въ продолжительномъ состязаніи съ Англіей; но такое положеніе для нихъ немыслимо; чувство самосохраненія заставитъ ихъ содѣйствовать подрыву могущества единственной въ Европѣ неограниченной, деспотической державы, образъ правленія которой представляетъ анахронизмъ и постоянную угрозу цивилизаціи.

Но оставимъ политику въ Европѣ и изслѣдуемъ условія, освѣщающія положеніе дѣлъ въ Англіи.

Обладаетъ ли Англія, не принимая въ расчетъ европейскихъ союзниковъ, достаточными средствами, чтобы успѣшно отразить нападенія Россіи на Индійскую Имперію?

По моему мнѣнію да; могущество Англіи въ Индіи настолько усилилось въ послѣдніе годы, что нынѣшнее поколѣніе Россіи не можетъ расчитывать на какой либо успѣхъ.

Узкія рамки статьи позволяютъ изслѣдовать лишь основныя положенія разбираемаго вопроса, которыхъ четыре, а именно: отношеніе населенія Британской Индіи въ массѣ къ нашему правительству; образъ мысли туземныхъ князей; поведеніе Авганистана и Кабульскаго эмира и, наконецъ, тактическія и стратеги-

ческія мѣры обороны, принятыя въ послѣднее время управленіемъ Индіей.

Изъ провинцій Индіи лучше всего извѣстенъ автору Пенджабъ, при управленіи которымъ ему привелось состоять секретаремъ; эта же провинція наиболѣе важна съ военной точки зрѣнія.

Населеніе ея, по которому можно судить о населеніи всей Индіи, совершенно искренно предано англійскому правительству и не желаетъ никакихъ измѣненій, не смотря на то, что временно она была знаменитой монархіей, ниспровергнутой Англіей въ 1846 году.

Основателями ея были, правда, сейки, исключительно военная каста, не превышавшая по численности одной десятой всего населенія Пенджаба; впослѣдствіи, во время мятежа 1857 года, они достойно сражались въ англійскихъ рядахъ и ихъ преданность съ тѣхъ поръ нисколько не охладѣла. Вообще сейки—наши лучшіе туземные солдаты; они прекрасно несли службу, участвуя въ экспедиціяхъ въ Китай, Бирму, Авганистанъ и Египетъ.

Тѣ, кому Индія знакома лишь поверхностно, полагаютъ, что англичане, какъ иностранцы, не могутъ быть признаны туземцами законными правителями; но дѣло въ томъ, что Индія всегда управлялась чужеземцами. Въ этомъ отношеніи населеніе не имѣетъ опыта; всякій правитель, избранный изъ туземцевъ, былъ бы безусловно чужимъ для девяти десятыхъ населенія.

Не подлежитъ сомнѣнію, что Индія—это лишь географическій терминъ, означающій соединеніе странъ, населенныхъ многочисленными племенами, говорящими на различныхъ языкахъ, имѣющими особые нравы, исповѣдующими разныя религіи. Между сейкомъ изъ Пенджаба и бенгальскимъ уроженцемъ несравненно большее различіе по языку, развитію и наружному виду, чѣмъ между шведомъ, напримѣръ, и испанцемъ. Равнымъ образомъ, естественная религіозная вражда, существующая между магометанами, которыхъ 57 милліоновъ, и индусами и буддистами, которыхъ 215, немыслима между европейскими народами, исповѣдующими одну религію. Правитель Индіи, магометанинъ, былъ бы несравненно менѣе популяренъ англійскаго вице-короля, а индусъ, въ свою

очередь, не былъ бы терпимъ магометанами, монотеистами, презирающими индусовъ, какъ идолопоклонниковъ.

Сила Англіи въ Индіи основана на вѣротерпимости. Всякій свободенъ исполнять публично, вполнѣ безопасно, обряды, предписываемые ему вѣрованіемъ, и ни одна секта, какъ бы могущественна и многочисленна она ни была, не можетъ посягнуть на религіозную равноправность другой, хотя бы самой слабой и незначительной.

Населеніе Индіи обложено столь легкими податями, что крестьянинъ, не напивающійся и не занимающійся тяжбами, можетъ прожить всю жизнь не давши государству другого дохода, кромѣ незначительнаго соляного налога.

Его одежда, пища, табакъ свободны отъ налоговъ; онъ настолько же огражденъ отъ оффиціальнаго вмѣшательства въ его дѣла, какъ и англичане. Онъ пользуется полной свободой слова и печати, чѣмъ часто, впрочемъ, злоупотребляетъ.

Личность и имущество находятся подъ такой охраной законовъ, что каждый житель города или самой отдаленной деревни можетъ считать себя въ большей безопасности отъ всякаго насилія, чѣмъ обитатели Лондона, Парижа или Берлина.

Населеніе обучается въ правительственныхъ школахъ и коллегіяхъ безплатно; лечатъ въ госпиталяхъ тоже даромъ.

Право собственности даровано туземцамъ Англіей, тогда какъ при своихъ правителяхъ они могли быть только арендаторами.

Чѣмъ же Индія можетъ быть недовольна? Что же можетъ заставить ее обратиться противъ своихъ благодѣтелей? У населенія ея нѣтъ чувства національности, патріотизма, но Индія никогда не была государствомъ или націей въ европейскомъ смыслѣ. Единственное ея желаніе—жить въ мирѣ и безопасности, дабы каждый могъ пользоваться плодами своихъ трудовъ.

Ея городамъ и деревнямъ дано уже самоуправленіе. Больше ей ничего не нужно, бóльшимъ она никогда не пользовалась и не приняла бы, если бы ей и предлагали.

Все сказанное о населеніи Британской Индіи относится еще въ большей степени къ туземнымъ князьямъ, индусамъ и магометанамъ, которые управляютъ странами, занимающими площадь

въ 895.000 квадрат. миль и населенными 56 милліонами жителей. Существуетъ предположеніе, что именно эти князья могутъ сдѣлаться союзниками Россіи; но оно лишено всякаго основанія и завоеватель, надѣющійся на ихъ поддержку, будетъ сильно обманутъ.

Во время мятежа 1857 года раджи имѣли полную возможность отложиться, и если бы это произошло въ дѣйствительности, то завоеваніе вновь Индійской имперіи, расшатанной мятежомъ до основанія, было бы дѣломъ весьма труднымъ и продолжительнымъ. Но за малыми и не важными исключеніями, они остались вѣрны, даже брошенные своими войсками, и многіе изъ нихъ сражались въ нашихъ рядахъ въ теченіе всей кампаніи.

Какую же симпатію могутъ они имѣть къ Россіи? Они достаточно понимаютъ, что ихъ положеніе подъ владычествомъ Россіи будетъ несравненно хуже, чѣмъ теперь, что они будутъ пользоваться меньшею властью и должны будутъ удѣлять львиную часть своихъ доходовъ въ пользу императорской казны.

Теперь раджи въ лучшемъ положеніи, чѣмъ они были въ эпоху мятежа. Британское правительство окончательно оставило политику присоединенія, даровавши всѣмъ князьямъ право усыновленія, въ случаѣ неимѣнія наслѣдниковъ мужского пола. Имъ гарантированы договорами всѣ ихъ права и привиллегіи и полная свобода во внутреннемъ управленіи странами, доколѣ не обнаружится чрезмѣрное угнетеніе ими подданныхъ.

Измѣнивъ намъ, они все потеряютъ и ничего не выиграютъ Если бы даже нѣкоторые изъ нихъ оказались настолько неблагоразумными, что возстали-бы противъ насъ, то они были бы весьма быстро низложены остальными, а ихъ владѣнія раздѣлены между послѣдними. Это не подлежитъ сомнѣнію въ виду взаимной ненависти и недовѣрія, глубоко укоренившихся между раджами.

Можно сдѣлать предположеніе, что раджи относятся недоброжелательно къ англичанамъ, какъ новымъ пришельцамъ, отнявшимъ у нихъ верховную власть, которой они прежде пользовались. Но это было бы ошибкой.

За исключеніемъ раджей Раджпутана, нашихъ самыхъ вѣрныхъ союзниковъ, съ которыми мы никогда не ссорились, остальные

никогда не испытали власти и многіе изъ нихъ выдвинулись позже появленія англичанъ. Династій, имѣющихъ свою исторію свыше 100 или 150 лѣтъ, весьма мало.

Что касается Авганистана, вопросъ представляется въ другомъ видѣ. Здѣсь невозможно предсказать будущее съ какой либо увѣренностью.

Авганцы—своеобразный народъ, жестокій и вѣроломный, съ сильной жаждой независимости. Для нихъ нѣтъ господина, разъ они въ состояніи сбросить съ себя его иго. Они едва переносятъ вмѣшательство даже своихъ старшинъ, проникнутые вполнѣ демократическимъ духомъ. Каждый чужеземецъ, въ особенности не магометанинъ, для нихъ врагъ, такъ что проникновеніе въ ихъ сторону русскихъ ли, англичанъ ли встрѣтитъ одинаковый отпоръ, хотя въ настоящее время они относятся къ Англіи съ меньшимъ недовѣріемъ, такъ какъ наши авганскія экспедиціи имѣли послѣдствіемъ обогащеніе страны. Все, что было взято у нихъ для потребностей арміи, было оплачено, а мирные жители были обезпечены отъ насилія и грабежа.

Дважды мы очищали страну, когда имѣли полную возможность присоединить ее, и этимъ пріобрѣли довѣріе правителей и народа къ нашей легальной и дружественной политикѣ.

Эмиръ Абдурахманъ—человѣкъ весьма проницательный и мужественный; система его правленія, по европейскимъ понятіямъ, несомнѣнно звѣрская, но онъ понимаетъ, что это единственный способъ сохранить порядокъ между своими непокорными подданными. По окончаніи Авганской войны я былъ посланъ въ Кабулъ съ дипломатическимъ порученіемъ установить систему правленія страной по выходѣ изъ нея англійскихъ войскъ; переговоры были ведены мною въ такомъ направленіи, что правителемъ провозглашенъ былъ нынѣшній эмиръ. Я былъ первый англійскій чиновникъ, которому пришлось встрѣтиться и познакомиться съ нимъ, и былъ пораженъ его способностями, энергіей и знаніемъ политическихъ вопросовъ, касавшихся не только Авганистана, но и всей Европы.

Онъ имѣлъ весьма опредѣленное мнѣніе о своихъ выгодахъ

и его нельзя было бы провести какимъ либо отвлеченнымъ вопросомъ въ родѣ фанатизма.

Мы избрали его правителемъ Авганистана, послѣ того, какъ онъ только что оставилъ покровительство Россіи, которымъ пользовался нѣсколько лѣтъ, и перешелъ съ одобренія Россіи Оксусъ въ погонѣ за счастьемъ.

То обстоятельство, что онъ былъ на иждивеніи Россіи, ни въ какомъ случаѣ не должно вселять въ насъ противъ него предубѣжденія; напротивъ, это послужило даже поводомъ къ его избранію, такъ какъ понятно, что каждый владѣтельный князь, хорошо познакомившійся съ системой управленія въ Россіи, будетъ больше всего заботиться, чтобы не вступать съ ней ни въ какія сношенія.

Его пребываніе въ Самаркандѣ и Ташкентѣ дало ему, можно надѣяться, наглядный урокъ, который годится ему, какъ правителю Авганистана; другой урокъ у него на глазахъ и теперь—Бухара.

Двѣнадцать лѣтъ прошло съ тѣхъ поръ, какъ Абдурахману поручено было управленіе Авганистаномъ, и онъ неизмѣнно дружественно относится къ британскому правительству; при обѣщаніи не входить ни въ какія обязательства съ какимъ бы то ни было другимъ государствомъ, онъ принялъ положеніе субсидируемаго союзника и, пока его обѣщаніе будетъ сдержано, онъ гарантированъ отъ всякаго вторженія.

De facto, онъ вассалъ императрицы Индіи; бóльшая часть его доходовъ поступаетъ изъ ея казны, а поползновеніе Россіи на его территорію будетъ равносильно вторженію въ какую либо другую часть владѣній Ея Величества.

Послѣдняго пункта, именно приготовленій къ оборонѣ, сдѣланныхъ управленіемъ Индіей на сѣверо-западной границѣ, можно коснуться здѣсь лишь вскользь, такъ какъ этотъ вопросъ требуетъ особой статьи.

Несомнѣнно, граница Индіи теперь гораздо обезпеченнѣе, чѣмъ это было 10 лѣтъ тому назадъ.

Обширный укрѣпленный Кветтскій лагерь въ Белуджистанѣ, командующій надъ Кандагаромъ, уже оконченъ и соединенъ стратегической желѣзной дорогой съ Индіей; онъ запираетъ един-

ственный, можно думать, путь, годный для движенія значительныхъ силъ. Грунтовые и рельсовые пути, телеграфы умножились вдоль сѣверо-западной границы, а сѣверныя окраины Кашмира достаточно охраняются, хотя серьезныя дѣйствія по этому направленію и трудно допустить.

Въ самой Индіи у насъ укрѣпленій не возводится, такъ какъ наша армія не достаточно многочисленна для ихъ обороны. Если бы мы развили ея силу настолько, чтобы это оказалось возможнымъ, то бремя податей произвело бы неудовольствіе въ краѣ, которое не окупилось бы увеличеніемъ безопасности.

Мы предпочитаемъ имѣть въ Индіи небольшую армію, не превосходящую 250,000, считая въ этомъ числѣ британскую, туземную и нѣсколько отборныхъ полковъ туземныхъ владѣтелей. Если Россія предприметъ войну за обладаніе Индіей, то приготовленія къ ней будутъ намъ задолго извѣстны и мы успѣемъ удвоить наши обѣ арміи ранѣе, чѣмъ русскіе видимо къ намъ приблизятся.

Русскія арміи на бумагѣ весьма внушительны.

Но врядъ ли какое бы то ни было правительство легко рѣшится на веденіе военныхъ дѣйствій въ такомъ отдаленіи отъ базы, имѣя въ тылу шуточный рельсовый путь лишь на одной части коммуникаціонной линіи и далѣе страну со скудными средствами и враждебнымъ населеніемъ между Гератомъ и Кандагаромъ, а впереди всѣ силы Англіи на заранѣе избранныхъ позиціяхъ. Болѣе же 100,000 Россія выставить къ западной границѣ Индіи не въ силахъ. Нѣтъ сомнѣнія, что, въ случаѣ возникновенія открытой вражды между нами, Россія будетъ стараться, насколько возможно, тревожить насъ въ Индіи и вредить намъ, но вторженіе въ наши предѣлы не представляетъ надежды на успѣхъ.

Достоинства индійскихъ туземныхъ войскъ мало извѣстны и оцѣнены въ Европѣ. Нѣкоторыя изъ воинственныхъ племенъ, составляющихъ большую часть нашей арміи, предводимыя европейскими офицерами, не уступаютъ какимъ бы то ни было солдатамъ въ мірѣ. Сейки же и гуркасы превосходятъ, полагаю, русскія линейныя войска. Они весьма схожи по качествамъ съ турками, которые не давали

въ послѣднюю войну русскимъ спуска и разбили бы ихъ одинъ на одинъ, если бы не измѣны ихъ собственныхъ генераловъ. Что же касается туземной иррегулярной кавалеріи, могущей быть усиленной еще 20 полками, то она несравненно выше русскихъ казаковъ.

Въ заключеніе этой краткой статьи скажу, что нынѣшнее поколѣніе Россіи ничего не выиграетъ, но все потеряетъ при вторженіи въ Индію, которое не можетъ быть успѣшнымъ. Впослѣдствіи, быть можетъ, оно будетъ легче исполнимо, но каждое поколѣніе должно заботиться лишь о себѣ.

Наше положеніе въ Индіи становится съ каждымъ днемъ надежнѣе, благодаря распространенію образованія, развитію и улучшенію путей сообщенія и увеличенію богатства и благосостоянія края. Время работаетъ скорѣе въ нашу пользу, чѣмъ въ пользу Россіи.

Невѣроятно, чтобы населеніе Индіи, обогащаясь и цивилизуясь, захотѣло быть подъ угнетающей тираніей русскихъ.

Со временемъ, быть можетъ, образъ правленія въ Россіи измѣнится. Милость одного изъ будущихъ царей, или революція, вызванная притѣсненіями, можетъ измѣнить нынѣшнее положеніе дѣлъ и дать Россіи конституцію и либеральныя представительныя учрежденія.

Тогда она перестанетъ быть по отношенію къ западной Европѣ тѣмъ, чѣмъ были готы и вандалы для древняго Рима, и войдетъ въ категорію цивилизованныхъ націй, къ которымъ нынѣ она не можетъ быть причислена.

Индія между двумя огнями. Георга Кюрзона [1]).

Перевелъ генеральнаго штаба штаба подполковникъ ***Десино.***

Вслѣдствіе выраженнаго издателемъ журнала „Tha nineteenth Century“ желанія, я въ этой статьѣ постараюсь обрисовать современное положеніе Индіи при одновременномъ наступленіи двухъ великихъ Европейскихъ державъ, Россіи и Франціи, соотвѣтственно на ея сѣверо-западную и сѣверо-восточную границы. Полагая даже, что рекогносцировки казаковъ на Памирѣ и одновременная съ ними угроза Банкоку со стороны французскихъ канонерокъ представляютъ собою явленія чисто случайнаго характера, а не преднамѣреннаго соглашенія, то и то эти событія заслуживаютъ большого вниманія, какъ могущія повлечь за собою грандіозную опасность. Я думаю, что не найдется ни одного анличанина, который бы сталъ оспаривать, что Индію слѣдуетъ охранять не только отъ дѣйствительнаго нападенія, но и отъ страха его. Это сдѣлалось первымъ условіемъ существованія нашей имперіи. Но разъ это такъ, то является необходимость обстоятельно разсмотрѣть какъ велики и какого характера угрозы, отъ которыхъ мы должны охранять Индію.

Исторія Индіи по ту сторону ея границы за послѣднія пятьдесятъ лѣтъ можетъ быть раздѣлена на три эпохи. Первая изъ нихъ является періодомъ чрезвычайнаго и преступнаго равнодушія, вслѣдствіе полнѣйшаго незнанія географіи; тогда какъ съ запада и востока Россія и Франція непоколебимо занимались колонизаціей и покореніемъ новыхъ странъ, постепенно сближая

---

[1]) «India between Two Fires». By the Hon. George N. Curzon, M. P. Напечатано въ журналѣ «The nineteenth Century», за августъ 1893 года.

разстояніе, отдѣляющее ихъ отъ Индіи, и превращая непреодолимыя горы и непроходимыя пустыни нашихъ географовъ въ легкодоступные перевалы и въ удобныя равнины. Если бы въ этотъ періодъ кто-нибудь вздумалъ сказать, что Россія когда-либо приблизится къ намъ даже на 1,000 миль, то его бы осмѣяли въ конецъ. Точно также тѣ немногіе, которые намекали, что основаніе Французской Азіятской имперіи въ Индо-Китаѣ не можетъ обойтись безъ враждебныхъ или убыточныхъ послѣдствій для Индіи, являлись голосами вопіющими въ пустынѣ. Немногіе умы, болѣе одушевленные и патріотичные, продолжали проповѣдывать свое, но ихъ не слушали и называли распространителями тревожныхъ слуховъ.

Однако, въ свое время, факты, которые не могли быть опровергнуты даже географами-эмпириками, заставили опомниться. Обнаружилось, что Россія укрѣпилась почти у воротъ Герата и выставила своихъ часовыхъ на таинственной „Крышѣ Свѣта“ въ виду снѣжныхъ брустверовъ Гинду-Куша. Такимъ же образомъ замѣтили, что Франція завершила присоединеніе Тонкина, Аннама, Кохинхины и Камбоджи и упорно насѣдала на Сіамъ. Этимъ начался второй періодъ, отличительная черта котораго—поспѣшное и искуственное созиданіе буферныхъ государствъ, болѣе или менѣе независимыхъ, болѣе или менѣе дружественныхъ и поддерживаемыхъ или моральною помощью часто непрошенныхъ совѣтовъ или болѣе практическимъ утѣшеніемъ въ видѣ ружей или рупій. Авганистанъ на западѣ былъ обращенъ въ буферное государство наиболѣе законченнаго и совершеннаго типа; высокіе Памиры, казалось, обезпечивали собою необходимую преграду на сѣверъ; Сіамъ былъ принятъ въ число услужливыхъ волонтеровъ съ тою же цѣлью на востокѣ, и снова общественное мнѣніе успокоилось такой успѣшной отсрочкой опасности.

Въ настоящее время буферныя государства на границахъ владѣній подобныхъ Индіи, и по отношенію къ наступленію такихъ соперниковъ, какъ Россія и Франція, имѣютъ неоспоримыя выгоды. Буферное государство, подобное Авганистану, котораго правитель за субсидіи, какъ полагаютъ, подчиняетъ, свою иностранную политику правительству Индіи и цѣлость владѣній котораго обез-

*

печивается формальной гарантіей, несомнѣнно должно на нѣкоторое время пріостановить захватъ какимъ либо другимъ государствомъ, поставить это государство въ неудобныя условія при наступленіи и обезпечить выигрышъ времени, которымъ можно воспользоваться, какъ уже и пользовались въ Индіи, для усовершенствованія внутреннихъ линій обороны. Буферное государство такого случайнаго и неопредѣленнаго характера, какъ Сіамъ, тоже можетъ оказать замедляющее и умиротворяющее дѣйствіе, если только ему присуща стойкость, которую въ противномъ случаѣ стараются сообщить извнѣ. Буфера исключительно физическаго характера, подобные Памирамъ, полезны для разъединенія тѣхъ державъ, которыхъ интересы требуютъ этого. Но буферныя государства того или другого класса приходятъ въ упадокъ и подвергаются опасностямъ, отъ которыхъ почти невозможно ихъ предохранить. Во-первыхъ, ихъ существованіе зависитъ главнымъ образомъ отъ характера, личности и способности къ управленію ихъ главы. Авганистанъ, напримѣръ, распался бы въ теченіе двухъ лѣтъ послѣ 1880 года, если бы не натолкнулъ насъ счастливый случай посадить на престолъ сильную, хотя и дикую, личность Абдурахманъ-хана. Властители Сіама отличались высокимъ просвѣщеніемъ, но въ то же время среди королевскаго дома совсѣмъ не было людей сильныхъ. Во-вторыхъ, буферныя государства, ex hypothesi болѣе слабыя, чѣмъ ихъ грозные сосѣди, въ своей жизни зависятъ отъ надобностей или плановъ и часто отъ непозволительныхъ, хотя и преднамѣренныхъ сумасбродствъ государства, котораго интересъ заключается въ наступленіи. Въ-третьихъ, они влекутъ за собою отвѣтственность посредничества или покровительства, которыя могутъ быть, какъ напримѣръ въ отношеніи Авганистана, точны и оформлены, или, какъ въ отношеніи Сіама и Памировъ, неопредѣленны и двусмысленны, но которыя въ обоихъ случаяхъ должны быть извѣстны государству, извлекающему выгоду благодаря буферной системѣ и могущему пострадать отъ ея упадка или уничтоженія.

Вышеприведенныя серьезныя соображенія не въ пользу буферной системы подготовили насъ къ третьему періоду, въ который мы теперь и вступаемъ. Этотъ періодъ характеризуется покуше-

ніями на неприкосновенность буферныхъ государствъ, крайнимъ напряженіемъ ихъ силъ сопротивленія и тѣмъ, что отвѣтственность, налагаемая ими, перестаетъ быть только словомъ. Затѣмъ возникаетъ вопросъ о томъ, какіе шаги должны быть предприняты заинтересованнымъ государствомъ, чтобы прекратить этотъ процессъ разложенія системы, или же придумать новую политику для противодѣйствія ему? Какая опасность угрожаетъ государственнымъ интересамъ? Слѣдуетъ ли считать непріятельское движеніе впередъ за casus belli или нѣтъ? Слѣдуетъ ли защищать буферное государство во что бы то ни стало и вновь ихъ созидать? или не возможенъ ли патріотическій компромисъ и раздѣлъ? Необходимо ли оборонять наружную границу, или взамѣнъ ея другую линію, болѣе близкую? Какое впечатлѣніе произведетъ каждый изъ этихъ образовъ дѣйствій на правителя и народъ государства, подвергшагося нападенію? Каковы будутъ ихъ послѣдствія для престижа государства?

Вотъ проблеммы, съ которыми индійское правительство уже поставлено лицомъ къ лицу и съ которыми въ послѣдующіе годы все болѣе и болѣе будетъ сталкиваться. Странно, что прежде всего эти затрудненія возникли въ той части границы, гдѣ можетъ быть менѣе всего ожидали,—именно, не на сѣверо-западѣ, а на сѣверо-востокѣ, не въ Авганистанѣ, а въ Сіамѣ. Французы вступили въ борьбу съ сіамцами. Имѣя притязанія на большую площадь территоріи (прилежащей къ находящемуся подъ ихъ протекторатомъ Аннаму), населенную жителями сіамскаго происхожденія, занимаемую сіамскими войсками и управляемую сіамскими губернаторами въ продолженіе большей части этого столѣтія и которую къ тому же они сами на своихъ оффиціальныхъ картахъ раскрашивали какъ принадлежащую Сіаму, французы предупредили переговоры и разграниченія, невинно предложенныя сіамскимъ правительствомъ, отправленіемъ серіи мародерствующихъ экспедицій, которыя успѣли прогнать разные сіамскіе посты и присоединить всю оспариваемую страну. Когда, же во время этихъ дѣйствій, одинъ французъ былъ убитъ, а другой взятъ въ плѣнъ, они вдругъ перенесли свои операціи на болѣе обширную арену,—захватили множество островов въ сіамскомъ

заливѣ, двинули свой флотъ къ Банкоку, и, вопреки гарантій, ручательствъ, правилъ и трактатовъ, форсировали входъ въ рѣку Менамъ и угрожали столицѣ. Занимая такое выгодное положеніе, они поставили сіамскому королю чрезвычайно жестокій ультиматумъ, возбудившій негодованіе и сожалѣніе всѣхъ цивилизованныхъ людей. Потребовано чрезмѣрное денежное вознагражденіе; и въ то время какъ г. Девель (M. Develle) увѣрялъ французскую палату и британскую націю въ сочувственныхъ взглядахъ на цѣлость Сіама, послѣднему было предложено въ продолженіе сорока восьми часовъ согласиться на территоріальный раздѣлъ, по которому, въ данную минуту я не знаю въ точности, должна быть уступлена четверть или даже половина всѣхъ сіамскихъ владѣній.

Таковъ характеръ нападенія, совершеннаго на буферное государство на востокѣ. Чѣмъ бы дѣло ни окончилось, полезность и сила сопротивленія буфера будутъ непоправимо потрясены. Увлеченія болѣе сильнаго государства, въ соединеніи съ немощью болѣе слабой страны суть тѣ первоначальныя опасности, которымъ, какъ уже было указано, подвержены буферныя государства и которыя такъ опредѣленно выяснились на примѣрѣ Сіама. Затѣмъ выступаетъ на сцену третья и вмѣстѣ съ тѣмъ самая серьезная опасность, которой можно ожидать во время переговоровъ между Лондономъ и Парижемъ. Если требованія французовъ объ уступкѣ лѣваго берега р. Меконга будутъ относиться до всего ея теченія въ предѣлахъ отъ Китая до Камбоджи, то такое присвоеніе, помимо его полной безсовѣстности и непомѣрности въ отношеніи Сіама, повлечетъ за собою ту самую отвѣтственность Британіи, которая, какъ мы уже говорили раньше, можетъ быть вызвана даже и не форменно буферными государствами. Никакое британское правительство не можетъ согласиться на уступку Сіамомъ государствъ, которыя сдѣлались съ покореніемъ Бирмы британскими и были нами переданы Сіаму съ условіемъ не уступать ихъ никакой другой державѣ. Ни одинъ британскій парламентъ не можетъ перенести прекращенія обширной и съ каждымъ годомъ увеличивающейся британской торговли съ Юннаномъ и провинціями юго-западнаго Китая. Никакое общественное мнѣніе

Британіи не можетъ желать, чтобы было уничтожено буферное государство и чтобы вѣроятные противники были бы поставлены лицомъ къ лицу въ отдаленномъ углу азіатскаго материка, безъ всякой преграды между ними, исключая рѣки или узкой полосы лѣса. Франція наканунѣ занятія такого положенія и она жаждетъ сдѣлать это. Не будемъ же смотрѣть съ закрытыми глазами на событіе.

Если мы перенесемся на противоположную или западную часть границы, то найдемъ положеніе менѣе обостреннымъ, но не менѣе опаснымъ. Я говорю о другомъ буферѣ,—объ Авганистанѣ. Обратимся къ мѣрамъ, предпринятымъ русскими, съ цѣлью угрозы или уничтоженія его. Теперь, въ отношеніи Авганистана, Россія при всемъ ея желаніи не находится въ такомъ положеніи, чтобы дѣйствовать такъ же, какъ дѣйствовала Франція въ отношеніи Сіама. Прошло всего восемь лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ британско-русско-авганская комиссія формально установила сѣверо-западную границу Авганистана, т. е. границу между авганской и русской территоріями. Далѣе, британское правительство гарантировало эмиру неприкосновенность этой границы и всякое нарушеніе ея русскими повлечетъ за собою враждебныя дѣйствія Великобританіи; это соображеніе, совмѣстно съ миролюбивыми тенденціями царя, налагаетъ соотвѣтствующую, хотя бы только и временную, узду на отъявленную пылкость русскихъ пограничныхъ офицеровъ. Но тѣмъ не менѣе русскіе, зная также прекрасно, какъ и мы, что, какъ уже сказано выше, Авганистанъ существуетъ только потому, что находится подъ управленіемъ человѣка съ желѣзной волей, что съ его смертью или удаленіемъ все государство, по всему вѣроятію, рухнетъ какъ карточный за́мокъ, ищутъ случая воспользоваться послѣдующими смутами для наступленія, къ которому они неизмѣнно приготовляются. Цѣпь казачьихъ передовыхъ постовъ вдоль всей границы отъ Зульфагарскаго перевала до р. Оксуса, обширный укрѣпленный лагерь съ большимъ гарнизономъ при Шейхъ-Джунедѣ (Sheikh Junaid), въ разстояніи менѣе 100 миль по хорошей дорогѣ отъ Герата, настойчивыя интриги съ начальниками пограничныхъ авганскихъ отрядовъ и гарнизоновъ, сильно улучшенныя желѣзно-дорожное и грунтовое

сообщенія въ тылу, представляютъ собою подготовительные шаги къ движенію, которое, когда настанетъ часъ, должно совершиться съ тою же достовѣрностью, какъ и измѣненія временъ года и какъ суточное обращеніе земли. Тогда и западный буферъ будетъ раздавленъ и намъ придется разрѣшить еще болѣе трудную проблему, чѣмъ та, съ которой намъ приходится теперь имѣть дѣло на Верхнемъ Меконгѣ.

Однако, вслѣдствіе упомянутыхъ выше условій, Авганистанъ пока не можетъ быть ареной немедленныхъ дѣйствій и потому теперь русскіе направили всѣ свои стремленія, чтобы обойти авганскій буферъ наступленіемъ черезъ гористый Памиръ, отдаленность, недоступность и сомнительная принадлежность котораго создали изъ него родъ физическаго, но отнюдь не политическаго, буфера, за сѣверной границей Кашмира. Пользуясь противоположными и слабо поддерживаемыми вооруженной силой притязаніями Авганистана и Китая въ странѣ рѣдко населенной, неудобной для жизни, съ дурно опредѣленными границами и придумывая, по мѣрѣ движенія впередъ, различныя и несовмѣстныя требованія, они за послѣдніе два года утвердились въ Центральномъ Памирѣ, построили обширное укрѣпленіе и содержатъ постоянный гарнизонъ на Мургабѣ, при сліяніи рѣкъ Аксу и Акъ-Байталъ—въ пунктѣ, расположенномъ южнѣе линіи, которая, согласно трактатовъ, можетъ быть признана законною Россійскою границею и такимъ образомъ, предварительной оккупаціей предваряютъ труды разграничительной комиссіи, о которой идутъ прелиминарные переговоры между Лондономъ и Петербургомъ. Въ Англіи недавно распространился повидимому довольно достовѣрный слухъ, что новый экспедиціонный отрядъ выступилъ изъ Ферганы на Памиръ; но русское правительство самымъ опредѣленнѣйшимъ образомъ нѣсколько разъ повторило свои увѣренія, что въ настоящемъ году не будетъ отправлена такая экспедиція и что войска, о которыхъ идетъ рѣчь, представляютъ собою только смѣну расположенныхъ тамъ гарнизоновъ. Въ нѣкоторой степени позволительно сомнѣваться въ этихъ увѣреніяхъ тѣмъ, кто помнитъ, что когда полковникъ Іоновъ отправлялся въ первую свою Памирскую экпедицію въ 1891 году, которая за-

вершилась изгнаніемъ капитана Юнгхёзбанда и поручика Дэвисона и переходомъ русскаго отряда черезъ Гинду-Кушъ, британское правительство было оффиціально увѣдомлено, что это были только охотники, направлявшіеся поохотиться на ovis poli; между тѣмъ, послѣ вынужденнаго извиненія за изгнаніе британскихъ офицеровъ, русскій командиръ, совершившій это насиліе, удостоился Высочайшей награды; точно также многіе помнятъ, что когда полковникъ Іоновъ въ 1892 году вторично отправился въ экспедицію, закончившуюся боемъ съ авганцами при Сома Ташѣ, изъ Петербурга были получены самыя положительныя завѣренія, что никакой такой экспедиціи не имѣется въ виду. Но, предполагая даже, что status quo не будетъ нарушено въ продолженіе этого года, то знаютъ-ли англійскіе читатели, что и теперь русскіе находятся въ разстояніи 90 миль, по воздушной линіи, отъ выдавшихся границъ Индіи и что, по послѣдней версіи ихъ домогательствъ, они имѣютъ притязаніе придвинуться вплотную къ границѣ и стать лицомъ къ лицу съ нашими кашмирскими войсками на Гинду-Кушѣ? Другими словами, сѣверныя границы авганскаго буфера фактически не нарушаются только потому, что этого требуетъ осторожное благоразуміе (періодъ, вѣроятно, синхроническій съ жизнью эмира); памирскій буферъ уничтожается шагъ за шагомъ; и пограничныя отношенія между Россіей и Великобританіей въ сердцѣ Центральной Азіи столь же искусно распланированы, какъ таковыя жемежду Франціей и Великобританіей на Верхнемъ Меконгѣ.

Это факты дѣйствительнаго положенія. Какое же заключеніе слѣдуетъ изъ нихъ? Я предвижу вопросъ,—если буферныя государства по своему существу только временныя, то зачѣмъ же ихъ удерживать за собой и сѣтовать на ихъ исчезновеніе? Вопросъ, который, я полагаю, въ достаточной мѣрѣ можетъ быть разрѣшенъ разсмотрѣніемъ выгодъ и невыгодъ, приведенныхъ мною, и опытомъ Сіама, Авганистана и Памира. Но можетъ послѣдовать второй вопросъ: зачѣмъ противиться установленію обычной смежной границы? „Temps“, самая глубокомысленная газета во Франціи, въ статьѣ, посвященной моимъ доводамъ относительно установленія буфера между Англіей и Франціей на

Верхнемъ Меконгѣ, смѣло провозглашаетъ, что никакого буфера не надо и что сосѣдство такихъ державъ, какъ Великобританія и Франція нисколько не опасно, и я полагаю то-же самое относительно Великобританіи и Россіи въ Центральной Азіи. Такъ какъ въ отвѣтѣ на этотъ вопросъ заключается первое изъ слѣдствій, вытекающихъ изъ безпрепятственнаго наступленія Франціи и Россіи въ Сіамѣ и на Памирѣ, а именно — мѣстныя опасности обыкновенныхъ границъ,—то я постараюсь выяснить, какія данныя противъ территоріальной смежности.

Территоріальная смежность влечетъ за собою четверную опасность, бремя или рискъ. Первое,—увеличивается шансъ для возбужденія треній или даже столкновеній между двумя національностями. Въ настоящее время въ Азіи Франція и Россія ни въ одномъ пунктѣ непосредственно не соприкасаются съ англійскими владѣніями. Представители каждой изъ этихъ націй, путешествуя по чужимъ территоріямъ, встрѣчаютъ повсюду радушный и вѣжливый пріемъ, въ чемъ лично мнѣ пришлось убѣдиться во время поѣздки по русскимъ и французскимъ владѣніямъ. Но если установить обычную границу, то будутъ случаться инциденты подобные постоянно возникающимъ на Эльзасъ-Лотарингской границѣ между французами и нѣмцами, и это тѣмъ болѣе можетъ имѣть мѣсто въ странахъ, гдѣ трудно обуздать нравъ военныхъ передовыхъ постовъ и гдѣ единственной темой для разговора и интересомъ жизни служатъ воинскіе успѣхи. Во-вторыхъ, смежность грознаго соперника, какъ напримѣръ Россіи, на Памирѣ, или въ Авганистанѣ и Туркестанѣ, принудила бы усилить пограничные гарнизоны Индіи, что впослѣдствіи вызвало бы увеличеніе числительности индійской арміи. Чрезвычайное вооруженіе и новый военный биль Европы (the new Army Bills of Europe) будутъ прямымъ слѣдствіемъ системы обыкновенныхъ границъ. Очевидно, что для парализованія всякихъ неожиданностей должно выставить соразмѣрное количество войскъ въ мѣстахъ, гдѣ нечаянное нападеніе легко возможно; иначе государство, склонное къ непріязненнымъ дѣйствіямъ, имѣетъ возможность диктовать условія своему сопернику, тягость которыхъ будетъ находиться въ прямой пропорціи числительности своихъ

войскъ. Если бы Россіи позволено было двинуться къ Гинду-Кушу, или сѣвернѣе Кабула, или южнѣе Вахана, то страшно подумать, сколько потребовалось бы напряженій отъ индійской арміи для удержанія, съ одной стороны, линій Кабулъ—Джелалабадъ—Пешаверъ и Кабулъ—Газни—Кандагаръ, а съ другой стороны линіи Читралъ—Яссинъ—Гильгитъ—Гунза. Третье, вмѣстѣ съ тѣмъ прямое слѣдствіе второго,—это увеличеніе издержекъ уже обремененнаго казначейства, для покрытія которыхъ придется увеличить и безъ того значительные налоги на населеніе, что сопряжено съ неудовольствіями и волненіями, и нѣкоторый застой въ другихъ и болѣе производительныхъ предпріятіяхъ и работахъ, улучшающихъ промышленность и удобства жизни. Четвертое, и быть можетъ наихудшее изъ всѣхъ,—это то, что среди ненадежныхъ и безпокойныхъ пограничныхъ племенъ неизбѣжно возникнутъ разныя смуты и броженія. На ихъ вѣрность до нѣкоторой степени можно положиться только, тогда когда они имѣютъ сношенія и имъ помогаетъ только одна болѣе сильная держава. Если же они будутъ поставлены въ положеніе, дающее возможность обратиться за помощью на двѣ стороны, то тогда ради разныхъ политическихъ цѣлей послѣдуютъ подкупы и будутъ вновь возбуждены среди туземцевъ зависть, историческая вражда и религіозныя несогласія, а когда затѣмъ у нихъ возникнетъ вопросъ, которая же изъ двухъ націй сильнѣйшая, тогда положеніе можетъ измѣниться изъ сомнительнаго въ положительно опасное и на протяженіи всей тысячемильной границѣ закипитъ хроническое возмущеніе. Если Россія примкнетъ къ нашей границѣ, а еще хуже если и Франція сдѣлаетъ то-же самое, то я утверждаю, что никто изъ вице-королей Индіи не будетъ въ состояніи спокойно заснуть безъ тревожнаго чувства.

Въ виду всѣхъ этихъ причинъ, я думаю, что ради выгоды правительства, экономіи и мира, слѣдуетъ во что-бы то нистало воспротивиться сближенію границъ Великобританіи съ границами Россіи и Франціи въ Азіи. Но въ совпаденіи, будь оно случайное или преднамѣренное, ихъ центростремительнаго и сходящагося движенія впередъ, я нахожу новую серію доводовъ на поприщѣ государственной и международной политики противъ такого исхода.

Разсматриваемый вопросъ касается не только Азіатской или Индійской политики, но также и Европейской. Потому что здѣсь, въ сердцѣ Азіи, на обоихъ флангахъ Индійскихъ владѣній Великобританіи, находятся двѣ единственныя Европейскія націи, смотрящія враждебно на эту страну и которыя могли бы, по легко понятнымъ обстоятельствамъ, желать нанести намъ вредъ; двѣ націи, которыя, сверхъ того, при общности ихъ интересовъ и дѣйствій, еще не давно передъ лицомъ всей Европы такъ громко выказали свое сближеніе, неразвившееся, по всему вѣроятію, въ обычный союзъ только благодаря непрочности французскаго правительства и осторожной гордости царя, и которыя достаточно непопулярны, чтобы пріобрѣсти какого либо другого друга.

Въ Европѣ Англіи нечего бояться даже и такой коалиціи, потому что нападеніе на ея острова дѣло нелегкое,—наши передовые посты въ Средиземномъ морѣ отлично укрѣплены, надо считаться съ самымъ грознымъ флотомъ въ свѣтѣ, а Египетъ не представляетъ собою театра, на которомъ могла бы рѣшиться судьба Великобританіи. Сверхъ того, всякая война въ Европѣ, конечно, развяжетъ руки бдительно наблюдающимъ вооруженнымъ силамъ другихъ государствъ, такъ что даже если подвергшійся нападенію и не будетъ имѣть друзей, то нападающій не долго останется безъ другихъ враговъ. Но въ Азіи эти условія совершенно противоположны. Намъ надо защищать длинную и уязвимую границу, Индія окружена театрами, на которыхъ не разъ рѣшалась судьба Востока, можно ожидать безпокойства и опасности за нашими оборонительными линіями, тройственный союзъ будетъ для насъ безполезенъ и намъ придется драться за наше существованіе совсѣмъ безъ союзниковъ. Рискованно драться на одномъ фронтѣ съ однимъ непріятелемъ, но опасность увеличится болѣе чѣмъ вдвое при двойной атакѣ съ двухъ сторонъ. Между верхнимъ и нижнимъ мельничными камнями есть немного мѣста, но не для отрады или комфорта.

Или возьмемъ другой случай, пожалуй болѣе вѣроятный, чѣмъ случай совмѣстнаго нападенія, но при наличности котораго Индія могла бы быть поставлена въ не менѣе трудное положеніе вслѣдствіе замѣшательства въ Европѣ. Россія могла бы двинуться на

Константинополь, а Англія развернула бы всѣ свои силы для воспрепятствованія этому движенію. Весьма понятно, что въ такую минуту могли бы получиться извѣстія о возмущеніи въ Верхней Бирмѣ или о томъ, что французы перешли Верхній Меконгъ? Или иначе,—Франція могла бы принять рѣшеніе завладѣть Египтомъ, вслѣдствіе чего Англія была бы вовлечена въ яростную борьбу за господство. Какого бы было наше положеніе, если бы при такомъ сцѣпленіи обстоятельствъ, телеграфъ принесъ бы извѣстіе, что русскій флагъ развѣвается на цитадели Герата или что нѣсколько сотенъ казаковъ стоятъ лагеремъ среди развалинъ Балха? Нельзя предполагать, какъ это дѣлали нѣкоторые сантиментальные сангвиники, что если Россія или Франція достигнутъ своихъ основныхъ цѣлей въ Европѣ или на Средиземномъ морѣ, или если крестъ снова замѣститъ луну на куполѣ Св. Софіи, или если второе сраженіе при пирамидахъ отдастъ Каиръ въ руки полчищъ третьей республики,—что съ этимъ вмѣстѣ уничтожится разладъ съ Англіей и что эти три націи окажутся въ полномъ согласіи въ Азіатскомъ triclinium. Индія представляетъ слишкомъ роскошную приманку для тѣхъ, которые умирали отъ голода среди Закаспійскихъ песковъ и тряслись отъ холода на высокомъ Памирѣ, чтобы наступленіе Московскихъ батальоновъ было внезапно остановлено. У насъ съ Франціей слишкомъ много точекъ соприкосновенія въ Ньюфаундлендѣ, на Мадагаскарѣ, въ Центральной Африкѣ и на Тихомъ океанѣ, чтобы допустить возможность уничтоженія всякаго рода треній.

Поэтому взвѣсимъ напередъ,—какое значеніе имѣетъ совмѣстное приближеніе къ Индіи этихъ двухъ великихъ державъ, какія опасности это можетъ повести за собою и какихъ потребуетъ жертвъ. Не позволимъ же чувству или боязни рѣшительныхъ дѣйствій побудить насъ покориться и тѣмъ паче ускорить окончательное сближеніе ихъ границъ съ нашими. Безопасность Индіи должна быть главною цѣлью нашей политики. То, что Индія находится въ болѣе безопасномъ положеніи когда обѣ упомянутыя державы находятся въ отдаленіи, что ея положеніе, въ смыслѣ безопасности, ухудшится съ ихъ приближеніемъ и даже можетъ быть рискованнымъ при соприкосновеніи границъ, суть тѣ поло-

женія, которыя я старался доказать. При нападеніи съ одной только стороны, Индія съумѣла бы постоять за себя; но находиться между двухъ огней для нея опасно. Если бы этому суждено было случиться, я нимало не сомнѣваюсь относительно положенія, которое она бы приняла. Сомнѣваясь, чтобы когда либо еще разъ былъ произведенъ выстрѣлъ изъ британскаго огнестрѣльнаго оружія для воспрепятствованія добровольному отдѣленію какой-нибудь британской колоніи, однако я вѣрю, что мы были бы рады истратить всѣ снаряды вульвичскаго арсенала и что каждое бы английское семейство съ готовностью отдало-бы своего послѣдняго сына, чтобы не допустить врага вступить на индійскую почву. Salus Indice suprema lex. Лелѣя это убѣжденіе, намъ слѣдуетъ придерживаться политики, которая могла бы отложить на возможно дальнѣйшій срокъ вооруженное столкновеніе. Если буферныя государства упрочиваютъ міръ, то не будемъ же легко или трусливо ихъ отбрасывать.

Авганская дилемма [1]).

Перевелъ Генеральнаго Штаба Подполковникъ ***Десино.***

Часто замѣчалось, что когда вниманіе англійской публики бывало привлечено внутренними дѣлами, тогда иностранная политика государства почти совершенно ускользала отъ нея; черезъ это нѣсколько кабинетъ-министровъ, руководствуясь спекулятивными задачами иностранной политики, вовлекали націю въ серьезныя пререканія съ другими странами и дѣлали войну неизбѣжною, раньше чѣмъ англійскій народъ имѣлъ возможность познакомиться съ сущностью и цѣлями преслѣдуемой политики. Въ такихъ случаяхъ палата общинъ, конечно, можетъ отказать въ денежныхъ средствахъ; къ тому времени, какъ парламенту и народу дѣлаются извѣстными всѣ обстоятельства распри, обыкновенно бываетъ уже поздно противиться дѣйствіямъ правительства, и нація принуждена вступить въ войну, не зная насколько она необходима или справедлива.

Зло принимаетъ еще бо̀льшіе размѣры и становится опаснымъ британской конституціи, когда кабинетъ имѣетъ возможность собирать средства для веденія войны, не обращаясь за ними къ парламенту—когда, напримѣръ, для осуществленія завоевательныхъ плановъ, въ тайнѣ придуманныхъ британскимъ кабинетомъ и выполняемыхъ безъ согласія парламента, находится въ распоряженіи индійское казначейство и индійскіе подданные могутъ быть обложены податью. Такимъ именно путемъ нація дважды была вовлечена въ злополучныя войны съ авганцами, и нынѣ практикуется такое же противное конституціи средство для по-

---

[1]) By «Historicus». Напечатано въ іюльской книгѣ «The Imperial and Asiatic quarterly review». 1893 года.

крытія издержекъ на нелѣпыя приготовленія для третьяго нашествія на Авганистанъ.

Предлогомъ для наступательныхъ дѣйствій въ 1838 и 1878 годахъ было выставлено то, что занятіе Авганистана необходимо для безопасности Индіи отъ русскаго нападенія. Ложность этого положенія доказывалась нашими выдающимися авторитетами. Герцогъ Веллингтонъ, во время первой Авганской войны, назвалъ русскихъ „политическимъ кошмаромъ"; позже лордъ Лоренсъ (Lowrence), лордъ Нэпиръ (Napier of Magdala) Магдальскій, Серъ Вильямъ Мансфильдъ (Mansfield)—впослѣдствіи лордъ Сандхёрстъ (Sandhurst) и генералъ (теперь лордъ) Робертсъ отвергали наше занятіе выдвинутыхъ постовъ въ Авганистанѣ для защиты Индіи и осуждали этотъ образъ дѣйствій, какъ вызывающій обратное явленіе, то есть—ослабленіе средствъ для обороны противъ непріятеля, который сталъ бы наступать черезъ эту страну. Самъ лордъ Биконсфильдъ, на котораго падаетъ отвѣтственность за войну 1878—80 годовъ и который пытался оправдать себя за нее на мистической почвѣ „научной границы", соглашался, что нашествіе въ Индію съ этой стороны едва ли возможно. „Операціонная база вѣроятнаго противника такъ отдаленна, сообщенія такъ трудны, состояніе страны такъ неблагопріятно, что правительство Ея Величества пришло къ заключенію, что нападенія на индійскую имперію, сопряженнаго съ переходомъ черезъ горы, образующія нашу сѣверо-западную границу, намъ бояться нечего" (Speech on Lord Mayor's Day 1878).

Каждое обстоятельство минувшей войны и нашихъ послѣдующихъ экспедицій противъ пограничныхъ племенъ Авганистана показываетъ, что завоеваніе этой невыразимо трудной страны, покореніе ея до сихъ поръ неукротимыхъ жителей и ожидаемая военная слава были реальною цѣлью и мотивомъ преслѣдуемой политики и что безопасность Индіи была только доводомъ, который выставляли для оправданія въ завладѣніи доходами индійской имперіи для выполненія государственныхъ завоевательныхъ предначертаній.

Военные успѣхи неизмѣнно вызываютъ народные аплодисменты, независимо отъ моральныхъ соображеній и матеріальной стоимо-

сти побѣды; и если бы минувшая война была успѣшна, то нація несомнѣнно упустила бы изъ вида фактъ, что не можетъ быть никакой славы великому государству, нападающему изъ-за эгоистичныхъ цѣлей на безобидную и завѣдомо слабѣйшую націю и что кромѣ того, всѣ доходы, которые мы могли расчитывать получить въ Авганистанѣ, не покрыли бы и двадцатой доли издержекъ на поддержку этой непроизводительной страны. Но послѣдняя война не была успѣшна; ея виновники совсѣмъ не поняли трудностей предпринятой ими задачи и, казалось, полагали, что ихъ предпріятіе будетъ военной прогулкой, сопровождаемой потоками звѣздъ, лентъ и болѣе существенныхъ наградъ для немногихъ избранныхъ. Событія вскорѣ разсѣяли эти видѣнія и послѣ двухлѣтнихъ военныхъ дѣйствій, заключавшихся главнымъ образомъ въ фуражировкахъ и отмѣченныхъ двумя знаменитыми пораженіями—именно, наше поспѣшное отступленіе въ Шерпуръ (Sherpur) передъ фанатичными ордами Магомета Джанъ (Mahomed Ján) и проигранное нами злополучное сраженіе при Мейвандѣ, близъ Кандагара,—наша армія выступила изъ Авганистана, не только не пріобрѣтя ни малѣйшихъ выгодъ въ вознагражденіе за пролитую кровь и затраченныя деньги, но даже при условіяхъ оскорбительныхъ для нашей національной гордости.

Политика, оказавшаяся столь злополучной, снова преслѣдуется вслѣдствіе сомнительнаго аргумента, что неуклонное движеніе Россіи по направленію къ Индіи вызываетъ соотвѣтствующія движенія съ нашей стороны; между тѣмъ доводы вышеупомянутыхъ авторитетовъ, доказывающіе, что Индія можетъ лучше обороняться на собственной границѣ, чѣмъ бороться съ противниками въ столь трудной и враждебной странѣ какъ Авганистанъ, вдалекѣ отъ резервовъ и прочихъ средствъ, остаются безотвѣтными и совершенно пренебреженными.

Возрожденіе наступательной политики (forward policy) можетъ быть въ значительной мѣрѣ приписано надеждѣ, питаемой ея проповѣдниками, изгладить, помощью военныхъ успѣховъ въ будущей кампаніи, унизительныя воспоминанія послѣдней войны. Посмотримъ насколько эти ожиданія оправдываются дорогостоющими подготовленіями или нашею дѣятельностью въ позднѣйшіе годы.

Мы построили военныя дороги и проложили рельсовые пути, которые могутъ облегчить наступленіе нашихъ войскъ въ Афганистанъ; но они не уменьшатъ затрудненій, причинившихъ неудачу въ послѣдней войнѣ, такъ какъ послѣднія встрѣтились только послѣ того, какъ мы проникли внутрь страны и такъ какъ они исходятъ отъ причинъ, которыя теперь совершенно также могущественны, какъ и въ 1840 и 1880 годахъ, а именно: конфигурація и непроизводительность страны, суровость климата зимой и лѣтомъ и фанатизмъ населенія. Наши приготовленія также состояли изъ военныхъ экспедицій и раздачи денегъ для закрѣпленія покорности или для покупки нейтралитета пограничныхъ племенъ во время марша нашихъ войскъ черезъ ихъ горы. Прогрессъ этихъ приготовленій, однако, былъ самый незначительный, по сравненію съ обширными и сложными предположеніями. Нѣкоторыя детали этихъ предположеній можно найти въ статьѣ Кюрзона о сѣверо-западной границѣ Индіи, 1890 года (Hon. G. Gurzon's Chapter on the North Western Frontier of India 1890).

Изъ проектированныхъ желѣзныхъ дорогъ—построена только одна, именно Синдо-Пишинская (Scind-Pishin) линія, которая потомъ была продолжена почти до Чамана (Chaman). Эта линія оказывается непригодною для военныхъ передвиженій во время войны, такъ какъ по ней движеніе часто прекращается на очень долгое время, вслѣдствіе того, что подвергается порчѣ отъ обваловъ и наводненій. Въ мартѣ сего года королевскіе Дублинскіе стрѣлки (Royal Dublin Fusiliers), слѣдовавшіе на смѣну въ Кветту, были задержаны въ Сиби (Sibi), вслѣдствіе цѣлой серіи обваловъ на участкѣ Хурней (Hurnaï), и Кветта тогда, какъ это часто и раньше бывало, была лишена желѣзно-дорожнаго сообщенія съ Индіею [1]).

---

[1]) Мѣстами въ большой выемкѣ у Хурней полотно совершенно разрушалось по нѣсколько разъ и всѣ средства оказывались безпомощными для его возстановленія. Только положатъ рельсы какъ они опять исчезаютъ, едва удастся справиться съ однимъ обваломъ, какъ другой уже разрушаетъ сдѣланныя работы. Теперь инженерный комитетъ пришелъ къ заключенію, что нѣтъ никакой возможности обезпечить желѣзную дорогу отъ обваловъ (Pioneer, 27 and 28 April 1893).

Постройкѣ другихъ проектированныхъ желѣзныхъ дорогъ до сихъ поръ мѣшали окрестныя племена; нѣкоторыя военныя (колесныя или вьючныя) дороги были разрушены поселянами тотчасъ же по уходѣ отрядовъ, прикрывавшихъ рабочихъ, а сооруженіе другихъ было прекращено вслѣдствіе того, что прикрытіе и рабочіе были побѣждены туземными бандами.

Въ равной мѣрѣ и наши пограничныя экспедиціи не имѣли бо́льшаго успѣха: въ 1877 г. экспедиціонный отрядъ выступилъ изъ Когата (Kohát) съ приказаніемъ занять страну джоваковъ (Jowakis), составляющихъ часть афридовъ (Adam Khel Afridis), которые тревожили наши рабочіе отряды, и удерживать ее пока населеніе совершенно не покорится [1]). Мы потребовали сначала 70,000 рупій, какъ возмѣщеніе за убытки, 10,000, какъ денежный штрафъ и выдачу четырехъ ихъ главныхъ предводителей. Наши условія были отвергнуты даже послѣ того, какъ мы отказались отъ денегъ, предназначенныхъ на возмѣщеніе убытковъ, и уменьшили на половину денежный штрафъ. Произошелъ бой и въ концѣ третьяго мѣсяца мы удалились, получивъ словесное обѣщаніе, что четыре предводителя, въ выдачѣ которыхъ было отказано, будутъ высланы изъ страны. Короче, экспедиція совершенно не удалась и подобные же результаты характеризуютъ и всѣ наши послѣдующія пограничныя экспедиціи.

Въ 1878 году колонна маіора Каваньяри (Cavagnari) произвела ночное нападеніе на Османъ Хельскія (Othmán Khel) деревни въ возмездіе за враждебныя дѣйствія противъ нашихъ строителей дороги; а на слѣдующій годъ мы послали войска съ цѣлью покоренія цамуштовъ (Zamusts) и одно изъ колѣнъ племени оракзаевъ (Orakzaï). Въ 1880, 1881 и 1882 годахъ посылались экспедиціи противъ момандовъ (Momands), махсудскихъ вазирисовъ (Mahsud Waziris) и кабулъ-хельскихъ вазирисовъ (Kabul Khel Waziris); кромѣ того, значительный отрядъ генерала Вилькинсона (Wilkinson) пытался покорить боздаровъ (Bozdars). Въ 1883 году экспедиціонный отрядъ оружіемъ прокладывалъ себѣ дорогу въ странѣ ширановъ (Shiránis), подъ предлогомъ изслѣ-

[1]) Govt. Proclamation. Fereign Dept., Nov 5, 1877.

*

дованія горъ Тахтъ-и-Сулейманъ (Takht-in-Sulimán). Въ 1884 и 1887 годахъ мы вторглись въ территоріи чигарзаевъ (Chigarzaïs), аказаевъ (Akazáïs) и парари саядовъ (Paràri Syads) въ сѣверномъ и въ территоріи какеръ и муза хельскихъ (Kaker and Musà Khel) племенъ въ южномъ Авганистанѣ. Въ 1886 и 1887 г.г. были возобновлены дѣйствія противъ аказаевъ (Akazaïs), ширановъ (Shirànis) и боздаровъ (Bozdars), остававшихся непокорными, и была отправлена экспедиція для усмиренія бунерваловъ (Bunerwals). Въ іюнѣ 1888 года колонна подъ начальствомъ маіора Баттай (Battye) и капитана Урмстона (Urmston) выступила въ страну Черныхъ Горъ (Black Mountain), гдѣ оба офицера были убиты въ стычкѣ, и нашимъ войскамъ пришлось отступить. Неудовлетворительные результаты этой длинной серіи операцій понудили правительство употреблять для такихъ цѣлей болѣе сильные отряды, и въ 1888 году отрядъ изъ 8,000 воиновъ подъ начальствованіемъ генерала Макквина (M'Queen), сопровождаемый 5,000 вьючныхъ муловъ и обыденнымъ количествомъ слугъ, носильщиковъ воды, госпитальной прислуги и другихъ нестроевыхъ, былъ направленъ въ Черныя Горы. Этотъ отрядъ встрѣтилъ очень незначительное сопротивленіе и въ своемъ прощальномъ приказѣ генералъ объявилъ, что „газанзаи (Hasansaïs), аказаи (Akazais) и другія племена покорились и что выстроены дороги, которыя могутъ служить для наступленія нашихъ войскъ“. Предводители племенъ обѣщали предоставить намъ свободный проходъ черезъ ихъ страну и право строить и поддерживать военныя дороги. Но когда мы попытались воспользоваться этими обѣщаніями, туземцы тотчасъ же отъ нихъ отказались и войскамъ и рабочимъ партіямъ, отправленнымъ въ 1890 году, пришлось вернуться. Вслѣдствіе сего, въ 1891 году былъ отправленъ сильный отрядъ для окончательнаго покоренія Черныхъ Горъ и для захвата Гасанъ Али (Hasan Ali), руководившаго туземцами въ борьбѣ противъ насъ. Экспедиція не имѣла успѣха въ своей миссіи и съ нашей стороны было сдѣлано предложеніе Гасану Али, что если онъ сдастся, то его только водворятъ въ Индію, причемъ будутъ выдавать, соотвѣтствующее его рангу, содержаніе. Но экспедиціонный отрядъ возвратился почему то безъ этого предводителя; причемъ было

сказано, что „онъ конечно пріѣдетъ“, а послѣ, что „если онъ и не пріѣхалъ, то теперь его дѣйствія не имѣютъ значенія, такъ какъ онъ потерялъ все обаяніе среди горцевъ“ [1]). Несмотря на это, въ 1892 году была отправлена третья экспедиція для захвата предводителя. Опять послѣдовала неудача и дальнѣйшія намѣренія правительства еще неизвѣстны.

Пока на сѣверѣ велись эти неуспѣшныя дѣйствія, мы захватили страну миранзаевъ (Miranzaï), изъ которой были прогнаны наши строители дорогъ; мы отправили также экспедиціи для занятія перевала Гомуль (Gumal) и лежащей за нимъ долины Зхобъ (Zhob), для выполненія проекта сооруженія желѣзной дороги отъ нашей пограничной станціи Дера-Измаилъ-Ханъ въ Пишинъ, на замѣну подверженной частымъ порчамъ Синдско-Пишинской желѣзно-дорожной линіи.

Въ первую миранзайскую экспедицію, войска выступили изъ Когата 26 января 1891 года и на слѣдующій день прибыли въ Гваду (Gwáda), резиденцію Махмудина (Makhmudin), подъ главенствомъ котораго было произведено нападеніе на наши рабочія партіи. Селеніе оказалось покинутымъ, и на часть отряда было возложено преслѣдованіе предводителя, но онъ не могъ выступить до 4-го февраля, такъ какъ много солдатъ заболѣло воспаленіемъ легкихъ и поотморозило себѣ разныя части тѣла, почему пришлось больныхъ отправить обратно въ Индію подъ прикрытіемъ конвоя. Преслѣдованіе Махмудина оказалось безплоднымъ, и 10-го числа колонна выступила къ перевалу Зара (Zara). Саперы и минеры напрягали всѣ свои силы при проложеніи дороги, но снѣгъ шелъ отъ полудня до ночи, и на переходъ въ 5 миль употреблено время съ 11 ч. 30 м. утра до 5 утра слѣдующаго дня, а аріергардъ и интендантскіе запасы прибыли только въ 1 ч. 30 м. пополудни. Страна покрылась снѣгомъ, сопротивленія непріятель нигдѣ не оказалъ и экспедиція возвратилась 1 марта, оставивъ гарнизонъ въ Гвадѣ.

4-го апрѣля нашъ гарнизонъ въ Гвадѣ былъ побѣжденъ и поспѣшно отступилъ, преслѣдуемый туземцами до горнаго кряжа

---

[1]) Pioneer, September, 1892.

вблизи нашей границы. Немедленно былъ организованъ новый отрядъ, который выступилъ тремя колоннами 17-го апрѣля, и въ тотъ же день захватилъ д. Тсалей (Tsalaï). Вслѣдъ затѣмъ отряду пришлось расположиться на бивакѣ, потому что наши люди совершенно истомились отъ необычайной жары и недостатка воды. На слѣдующее утро мы взяли д. Сартопъ (Sartop) и опять были принуждены остановиться у источника, чтобы дать людямъ утолить жажду; многіе не видѣли воды болѣе сутокъ и были очень изнурены; молодые солдаты Королевскихъ стрѣлковъ (King's Royal Rifles), не привычные къ странѣ, въ особенности страдали отъ жажды и жары [1]). 19-го числа была атакована наша третья колонна, но ее выручило подкрѣпленіе, подошедшее на слѣдующій день изъ Сангара. Въ ночь на 22-ое стрѣляли по нашему посту въ Чилибахѣ (Chilibagh), а на 23-е былъ атакованъ нашъ обозъ, причемъ мы потеряли значительное число людей и муловъ. Въ возмездіе за эти нападенія наши войска взорвали нѣсколько селеній, вслѣдъ зачѣмъ туземные главари дали согласіе на постройку нами дороги черезъ гору Самана (Samana). Послѣ того Миранзайскія полевыя войска (Miranzaï Field Force) были отведены назадъ и распущены 15 мая; въ теченіе четырехъ недѣль потери выразились цифрою 101.

Причиной нашего посягательства на Зхобскую долину, о которомъ уже было упомянуто, послужило то, что племя махиндовъ (Makhind) оказало сопротивленіе экспедиціи, высланной въ 1888 г. для изслѣдованія Гомульскаго перевала, а потому на слѣдующій годъ черезъ Белуджистанъ былъ отправленъ значительный отрядъ, сопровождаемый политическимъ агентомъ сэромъ Р. Сандеманомъ (Sir R. Sandeman), съ порученіемъ занять Зхобскую долину вплоть до западной оконечности Гомульскаго перевала. Движеніе этого отряда было остановлено кидарзаями (Kidarzaïs); но нашему агенту, помогавшему деньгами нѣкоторымъ туземнымъ предводителямъ, удалось, съ ихъ согласія, учредить въ 1890 году британскій постъ въ Апозаѣ (Apozaï); а впослѣдствіи получить обѣщанія со стороны махсудскихъ вазировъ (Mahsud Waziris),

---

[1]) См. Sir W. Lockhart's Despatch 8th June, 1891.

ширановъ (Chiránis) и Ванскихъ дервешъ хелей (Derwesh Khel of Wana) въ томъ, что они за извѣстное ежегодное вознагражденіе отъ британскаго правительства, откроютъ доступъ черезъ Гомульскій перевалъ.

Субсидируемые предводители, какъ кажется, до сихъ поръ поддерживали дружественное отношеніе; но ихъ подначальные соплеменники постоянно выказывали неудовольствіе по поводу нашего пребыванія тамъ, проявлявшееся наружу въ видѣ ночной стрѣльбы въ лагерь британскаго агента, въ набѣгахъ съ цѣлью захвата ручного огнестрѣльнаго оружія и въ убійствѣ нашихъ солдатъ, которые отваживались удаляться отъ своихъ укрѣпленій на нѣсколько сотъ шаговъ. Такого рода дѣйствія становились интенсивнѣе и въ 1892 году настолько несносными, что мы угрожали послать отрядъ для наказанія туземцевъ, если только эмиръ не удалитъ изъ той мѣстности своего чиновника, вліянію котораго мы приписывали увеличеніе враждебности. Эмиръ отвѣтилъ, что согласно съ нашими желаніями, онъ приказалъ чиновнику удалиться по окончаніи предложенной нами конференціи, которая какъ онъ надѣялся, должна привести къ опредѣленному и ясному соглашенію касательно границы нашей имперіи. Этотъ отвѣтъ, по виду примирительный, тѣмъ не менѣе былъ принятъ нами какъ уклончивый, и мы, въ свою очередь, отвѣтили громкою угрозою въ газетѣ Times отъ 2-го ноября, что британское правительство такъ легко не отклонится отъ принятой имъ политики и что если эмиръ не согласится съ нею, то Авганистанъ перестанетъ существовать какъ государство.

Теперь, чтобы постичь раздраженіе, такимъ образомъ обнаруженное при отвѣтѣ эмира, необходимо вспомнить, что „принятая политика“, какъ указывалось въ Times'ѣ, это—наша „политика движенія впередъ“ (forward policy), стремящаяся къ оккупаціи Авганистана,—политика, которую мы выразили эмиру существенно въ слѣдующихъ словахъ: „чтобы сохранить въ цѣлости Ваши владѣнія, Вы должны содѣйствовать намъ въ отраженіи нападеній со стороны русскихъ и тѣмъ временемъ помогать намъ въ приведеніи въ полное повиновеніе авганскихъ племенъ, живущихъ вдоль нашей границы“. Въ этомъ сообщеніи мы упустили изъ вида

опредѣлить территоріи, которыя мы намѣревались покорять; но наше движеніе къ Новому Чаману (New Chaman) и Апозаю (Apozaï) и ссылка на отраженіе нападеній на сѣверныхъ границахъ владѣній эмира, дѣлаютъ яснымъ, что лучшая часть Авганистана включена въ предполагаемую сферу нашихъ дѣйствій. При такихъ обстоятельствахъ, намекъ эмира на установленіе нашихъ границъ, очевидно заключающій въ себѣ протестъ противъ нашихъ захватовъ, сразу даетъ объясненіе угрозѣ, напечатанной въ Times'ѣ.

На эту угрозу эмиръ, повидимому, непосредственно не обратилъ вниманія; но въ одномъ изъ двухъ писемъ, посланныхъ черезъ г-на Пайна (Mr. Pyne), поскольку ихъ содержаніе извѣстно, онъ говоритъ касательно своихъ отношеній къ пограничнымъ племенамъ, кое-что о томъ, что его поступки въ этомъ дѣлѣ будутъ имѣть основаніемъ Священный Законъ (Sacred Law), повелѣвающій относиться съ уваженіемъ къ обѣимъ сторонамъ. Но въ независимомъ мусульманскомъ государствѣ священный законъ предписываетъ изгонять „невѣрныхъ", если только они не слуги или гости;—благодаря этому пункту вѣры, наша „политика движенія впередъ" встрѣтила самое фанатическое сопротивленіе со стороны авганскихъ племенъ. Слѣдовательно, письмо эмира можетъ быть истолковано какъ замаскированная насмѣшка на нашу угрозу,—толкованіе, повидимому, не безосновательное, если мы примемъ въ соображеніе, что если бы онъ и былъ принужденъ согласиться съ нашей политикой, то его дѣйствія были бы отвергнуты племенами и привели бы къ потерѣ его вліянія, трона и, можетъ быть, и жизни.

Между тѣмъ, наша угроза уничтожить государство Авганистанъ привлекла вниманіе свѣта къ нашимъ отношеніямъ къ Абдурахману,—сюжетъ, который былъ очень затемненъ стратегическими и политическими словопреніями, но который теперь принялъ опредѣленную форму, и люди несомнѣнно стремятся узнать, будетъ ли британское правительство дѣйствовать сообразно съ угрозой или оно отступится отъ принятаго имъ надменнаго положенія. Отступленіе отъ этого положенія, конечно, умалило бы его величіе и обаяніе въ глазахъ индійскихъ подданныхъ и вообще въ

глазахъ азіатскихъ національностей; между тѣмъ, исполненіе угрозы вовлекло бы британскій народъ въ третью Авганскую войну, съ небо́льшимъ оправданіемъ и небо́льшимъ шансомъ на успѣхъ, чѣмъ мы имѣли въ наши прежнія Авганскія войны.

Обсуждая исходъ третьяго вторженія, можетъ быть полезнымъ вспомнить, что шестнадцатилѣтняя непрерывная война съ пограничными племенами Авганистана не подвинула впередъ занятую нами въ 1876 году границу даже на одинъ переходъ, и все, чѣмъ мы можемъ похвастаться за пролитую кровь и громадныя издержки, состоитъ изъ подверженной разрушенію военной желѣзной дороги, изъ нѣсколькихъ неоконченныхъ и частью разрушенныхъ военныхъ колесныхъ и вьючныхъ дорогъ и изъ оспариваемаго и непрочнаго положенія, занятаго нами въ Апозаѣ (Apozaï) и Новомъ Чаманѣ (New Chaman). Правда, насъ увѣряютъ въ дружбѣ и поддержкѣ тѣ изъ туземцевъ, которымъ мы дали мѣста у себя на службѣ или помогали деньгами, и на которыхъ мы полагаемся какъ на иррегулярную пограничную стражу Индійской имперіи [1]). Но сэръ Гриффинъ (Sir. L. Griffin), который болѣе другихъ имѣлъ благопріятныхъ случаевъ для оцѣнки характера авганцевъ, далеко не раздѣляетъ вѣру Кюрзона въ ихъ расположеніе и правдивость. „Авганецъ“, говоритъ сэръ Гриффинъ въ журналѣ Fortnightly за прошлый январь, „долго помнитъ обиду и никогда не упуститъ представившагося случая отомстить за нее. Авганцы свирѣпы, кровожадны, фанатичны и вѣроломны“. Это сужденіе основательно подтверждается лѣтописью послѣдней войны, и многія обиды, нанесенныя во время нашей пограничной экспедиціи, безъ сомнѣнія, слишкомъ глубоко запечатлѣлись въ памяти пограничныхъ племенъ, чтобы не быть оплаченными въ будущемъ.

При настоящемъ положеніи дѣлъ огромное значеніе имѣетъ критическое финансовое положеніе Индіи; когда считаютъ безусловно необходимымъ сократить расходы и увеличить подати и когда положеніе становится еще болѣе тягостнымъ вслѣдствіе

---

[1]) См. сочиненіе Кюрзона 1890 г., главу о Сѣверо-Западной границѣ Индіи (On the N. W. Frontier of India).

непрерывнаго паденія цѣнности серебра, которымъ выплачиваются подати въ Индіи. При такихъ обстоятельствахъ обращаться къ индійскому казначейству за средствами для веденія войны—было бы въ высшей мѣрѣ неблагоразумно.

Съ другой стороны, оставаться при нашемъ настоящемъ положеніи въ Авганистанѣ и ждать благопріятныхъ случаевъ для выполненія задачъ „политики движенія впередъ", когда враждебное населеніе окружаетъ нашъ изолированный гарнизонъ въ Апозаѣ (Apozaï) и авганскія войска сосредоточиваются у конца нашей желѣзной дороги въ Новомъ Чаманѣ, можно только короткое время, такъ какъ несомнѣнно, что должна вспыхнуть война.

Было уже упомянуто, что лордъ Робертсъ былъ одинъ изъ тѣхъ авторитетовъ, которые осуждали политику 1876 года, побудившую учредить британскіе гарнизоны въ Авганистанѣ для встрѣчи случайнаго наступленія русскихъ черезъ эту страну. Въ нѣкоторыхъ кружкахъ циркулируетъ убѣжденіе, что каково бы ни было мнѣніе генерала Робертса относительно политики въ концѣ послѣдней войны, его взгляды на этотъ предметъ съ тѣхъ поръ совершенно перемѣнились. Въ виду этого, посмотримъ, насколько это убѣжденіе основательно и какъ нынѣ смотритъ генералъ на этотъ предметъ.

Накануне своего оставленія командованія войсками Ея Величества въ Индіи, лордъ Робертсъ высказался въ похвальномъ смыслѣ объ оборонительныхъ средствахъ границы Индіи, сооруженныхъ въ послѣдніе годы. Передъ разсмотрѣніемъ его замѣчаній объ этомъ предметѣ, слѣдуетъ принять во вниманіе, что сооруженія, оффиціально названныя „пограничною обороною" (frontier defences) въ сѣверной Индіи, рѣзко раздѣляются на двѣ категоріи:—именно, на желѣзныя дороги и укрѣпленные посты, имѣющіе цѣлью облегчить сосредоточеніе войскъ на нашей границѣ, и на обыкновенныя и желѣзныя дороги, построенныя за нашей границей для отправки войскъ въ Авганистанъ. Послѣднія, какъ явствуетъ изъ нижеслѣдующей цитаты, по мнѣнію лорда Робертса, вовсе не нужны для защиты Индіи. „Эти оборонительныя средства", сказалъ генералъ въ Бомбеѣ 7-го апрѣля, съуживаютъ фронтъ, открытый для атакъ въ направленіи Авга-

нистана, обезпечиваютъ наши пограничные арсеналы и представляютъ собою главныя коммуникаціонныя линіи съ тыломъ, и если намъ почему либо придется вести заграничныя операціи въ широкихъ размѣрахъ, то они доставятъ намъ выдвинутыя впередъ базы для полевой арміи“... „Многочисленность оборонительныхъ сооруженій за извѣстнымъ предѣломъ становится опасною и показываетъ слабость и боязливость, и я утверждаю, что подвижная и хорошо-снабженная армія представляетъ собою неизмѣримо болѣе важный факторъ, чѣмъ самая наимогущественная система оборонительныхъ сооруженій“.

Ничего въ этихъ строчкахъ или остальной рѣчи генерала не выражаетъ его одобренія политикѣ, требующей размѣщенія британскихъ гарнизоновъ въ Авганистанѣ для отраженія случайныхъ нападеній со стороны Россіи. Зато эта политика выразительно порицается въ письмѣ, помѣченномъ маемъ 1880 года, и въ которомъ онъ говоритъ: „чѣмъ длиннѣе и труднѣе коммуникаціонная линія, тѣмъ Россіи придется преодолѣвать болѣе серьезныя и многочисленныя препятствія и чтобы не сокращать ей даже на милю дорогу, я бы оставилъ сѣть этихъ препятствій, какъ они есть вплоть до самаго устья Хейбера“.

Это мнѣніе подтверждается послѣдними фразами, приведенными изъ рѣчи въ Бомбеѣ, и сверхъ того замѣчательнымъ образомъ согласуется съ мнѣніемъ графа Грея (Grey) [1]), что „съ сооруженіемъ средствъ для быстраго передвиженія превосходной силы къ любому пункту нашей границы, на которой можно ожидать нападенія, мы бы имѣли полныя гарантіи въ быстромъ разстройствѣ непріятельскихъ войскъ, дѣйствующихъ противъ насъ, и что если бы деньги, затраченныя на безполезныя войны, вмѣсто этого, были бы употреблены на постройку желѣзныхъ дорогъ вдоль нашихъ границъ и двухъ или трехъ укрѣпленныхъ постовъ, гдѣ могли бы быть собраны войска, готовыя атаковать противника, какъ только онъ покажется на нашихъ границахъ, мы бы были вполнѣ обезпечены отъ всякаго нападенія на наши владѣнія, какъ со стороны непосредственно русскихъ войскъ,

---

[1]) Письмо напечатано въ Times'ѣ, мартъ 1877.

такъ и азіатскихъ, дѣйствующихъ съ помощью и подъ руководствомъ русскихъ".

По возвращеніи домой, лордъ Робертсъ нѣсколько разъ говорилъ въ общественныхъ мѣстахъ, и его рѣчь во дворцѣ лорда-мэра въ Лондонѣ, произнесенная 12 іюня, замѣчательна по своему смыслу. Обращаясь къ организаціи индійской арміи, онъ высказалъ, что его взгляды, пріобрѣтенные за авганскую кампанію, существенно не измѣнились за время пребыванія главнокомандующимъ, и его мнѣніе относительно образа дѣйствій для наилучшаго обезпеченія Индіи отъ русскаго вторженія, повидимому осталось таковымъ же, какъ оно было въ 1880 году. Онъ соотвѣтственно настаивалъ, что „прежде всего надо имѣть достаточную армію, а затѣмъ развить систему сообщеній для сосредоточенія войскъ вдоль нашей границы". Относительно нашего недавняго вступленія на Авганскую территорію у Новаго Чамана, Апозая, Каджури-Кача (Kajurï-Kach) и Буланъхеля (Bulanduhel) онъ воздержался отъ выраженій какого бы то ни было одобренія, между тѣмъ его молчаніе о причинахъ, главнымъ образомъ повліявшихъ на наши несогласія съ Абдурахманомъ, повидимому, скорѣе заключаетъ въ себѣ противное мнѣніе. Касаясь нашей общей политики по отношенію къ авганцамъ, генералъ сказалъ: „установленіе дѣйствительно сердечныхъ отношеній съ правителемъ и народами Авганистана было цѣлью правительства Индіи". Однородное заявленіе было сдѣлано въ разныхъ полу-оффиціальныхъ, т. е. неотвѣтственныхъ органахъ; но исходящее отъ чиновника, который былъ, три мѣсяца тому назадъ, членомъ правительства Индіи, не можетъ не возбудить удивленія, если вспомнить, что только въ прошломъ ноябрѣ, были напечатаны въ Times'ѣ уже упомянутыя оскорбительныя угрозы. Сверхъ того, наши пограничныя экспедиціи обнаружили политику совершенно несогласную съ выраженнымъ желаніемъ поддерживать „дѣйствительно сердечныя отношенія съ населеніемъ Авганистана".

Практическій смыслъ рѣчи лорда Робертса высказывается въ заключительныхъ фразахъ, которыми вниманіе Британскаго народа могущественно привлекается къ сознанію необходимости обезпе-

чить Индію большимъ числомъ солдатъ на случай серьезной борьбы съ цивилизованнымъ государствомъ. Короче, рѣчь представляетъ собою убѣдительное воззваніе къ патріотизму избирательныхъ коллегій о принятіи дополнительныхъ налоговъ, съ тѣмъ чтобы постоянно увеличивающіяся военныя издержки правительства Индіи, которыя не могутъ болѣе покрываться доходами Индіи, легли бы на Британскихъ плательщиковъ податей.

Непосредственно за этой статьей приводится нижеслѣдующее письмо о томъ же самомъ предметѣ и подписанное псевдонимомъ „Политичный“ (Political).

Солидарность (если только она есть) лорда Робертса съ образомъ дѣйствій захватовъ въ его рѣчи настолько замаскирована, что если бы на нее было обращено вниманіе, то лордъ Робертсъ могъ бы отвѣтить, что онъ „рекомендуетъ распространеніе нашего вліянія среди туземныхъ племенъ, не насильственнымъ захватомъ ихъ территорій, а только при помощи примирительныхъ и дружественныхъ мѣръ“. Это, конечно, указало бы на измѣненіе недавно еще преслѣдуемой политики, проявившейся въ разстрѣливаніи гунто-нагарцевъ и гиласовъ, въ поселеніи несогласій во всѣхъ направленіяхъ среди авганскихъ и другихъ племенъ и въ сооруженіи, при помощи войскъ, дорогъ черезъ ихъ территоріи.

Но не легко объяснить наше обращеніе Читрала въ Британское владѣніе, потому что эта страна, въ дѣйствительности, всегда была независима, хотя ея покойный правитель Михтаръ Аманъ-уль-Мулькъ (Mihtar Aman-ul-Mulk) формально *предложилъ* себя въ вѣрноподданство эмиру въ 1874 году и платилъ ежегодную дань Бадахшану, который русскіе признали за провинцію Авганистана. Затѣмъ, что касается нашего мнимаго права насильственнаго занятія территоріи эмира, то никакого соглашенія съ этою цѣлью у насъ не существуетъ. Лордъ Робертсъ говоритъ, что эмиръ имѣетъ право требовать такихъ дѣйствій съ нашей стороны, но онъ не только не требуетъ, но даже противится имъ и текстъ единственнаго письменнаго обязательства, существующаго между имъ и нашимъ правительствомъ, касается только субсидіи, которую мы ему платимъ. Это объясняетъ тѣ исковерканные доводы,

посредствомъ которыхъ этому обязательству теперь приданъ смыслъ права съ нашей стороны на занятіе территоріи эмира противъ его воли. Разоблаченіе этихъ тактикъ заняло бы много мѣста и могло бы отвлечь общественное вниманіе отъ главнаго вопроса, именно—можетъ ли Индія лучше быть защищена отъ нападенія русскихъ, встрѣчая ихъ на нашей границѣ, или же сражаясь съ ними среди дикихъ горъ и враждебныхъ племенъ Авганистана.

Редакторъ журнала добавляетъ слѣдующее:

Намъ кажется очевиднымъ изъ рѣчи лорда Робертса во дворцѣ лорда-мэра въ Лондонѣ, что онъ совѣтуетъ взять подъ наше покровительство племена, живущія за нашей границей, даже если бы они этого и не желали, и вербовать рекрутъ среди нихъ. Затѣмъ, они должны быть цивилизованы и обогащены, что потребуетъ большого вмѣшательства съ нашей стороны. Онъ также убѣждаетъ насъ принудить эмира согласиться на наше занятіе его сѣверной границы, при условіи, что мы не будемъ вмѣшиваться во внутреннее управленіе его государства; другими словами, лордъ Робертсъ стоитъ за все то, что подразумѣвается подъ „политикой движенія впередъ“ (a forward policy). Ниже мы приводимъ его ipsissima verba по этому поводу, такъ какъ было напечатано въ Times'ѣ отъ 13 іюня, обозначая курсивомъ болѣе характерныя выраженія.

„Когда Абдурахманъ былъ возведенъ на престолъ, правительство Ея Величества обязалось оберегать Авганистанъ отъ невызванныхъ ничѣмъ иностранныхъ посягательствъ, при условіи, что эмиромъ будутъ руководить въ его сношеніяхъ съ иностранными государствами. Очевидно, что при такомъ соглашеніи, могутъ имѣть мѣсто обстоятельства, принуждающія насъ дать его свѣтлости ту вооруженную помощь, которую онъ имѣетъ право требовать; для быстроты же и дѣйствительности этой помощи намъ болѣе важно, чтобы населеніе странъ, черезъ которыя намъ придется проходить, или въ которыхъ придется дѣйствовать, было бы расположено къ намъ. Гористая страна, населенная воинственными и независимыми племенами, которыя, по послѣднимъ свѣдѣніямъ, могутъ выставить до 200,000 воиновъ, раздѣляетъ долину, Инда отъ Авганскаго плоскогорія; и если эти племена окажутъ

сопротивленіе *нашему наступленію въ Авганистанъ*, то придется отдѣлить большую часть отъ нашей слишкомъ малочисленной полевой арміи для обузданія ихъ и для охраненія нашихъ коммуникаціонныхъ линій. Хотя эти племена безпокойны и фанатичны, но они любятъ военную службу и дѣлаются отличными солдатами и много разъ обнаруживали замѣчательную преданность къ тѣмъ изъ Британскихъ офицеровъ, съ которыми имъ приходилось имѣть дѣло. Современная политика правительства Индіи, по отношенію къ этимъ племенамъ, должна стремиться распространить среди нихъ наше вліяніе, не угрожая ихъ независимости и *пытаться цивилизовать и улучшить ихъ благосостояніе*, а также внушить, чтобы они смотрѣли на насъ какъ на друзей, которые станутъ на защиту ихъ интересовъ и обезпечиваютъ за ними спокойное обладаніе занимаемой ими территоріи. Что касается Авганистана, то правительство Индіи въ послѣдніе годы старается войти въ дѣйствительно сердечныя отношенія съ правителемъ и народами этой страны и убѣдить Абдурахмана, что стремленіе быть неоткровеннымъ и изолированнымъ *не совмѣстимо съ выполненіемъ нашихъ обязательствъ по отношенію къ нему*. Даже болѣе выгоднѣе для него, чѣмъ для насъ, чтобы Авганистанъ былъ силенъ и независимъ, но онъ не можетъ быть ни тѣмъ ни другимъ безъ нашей помощи, которую невозможно оказать *безъ содѣйствія эмира*. Я очень сожалѣю, что предположенная миссія къ Абдурахману не осуществилась, такъ какъ я разсчитывалъ, что мнѣ удастся убѣдить его свѣтлость, что, *принимая необходимыя мѣры предосторожности для охраненія его сѣверной границы*, правительство Индіи не имѣетъ никакого намѣренія вмѣшиваться во внутреннее управленіе его государствомъ“.

Черезъ Хейберскій перевалъ Спэнсера Вилькинсона [1]).

Извлечено Генеральнаго Штаба Подполковникомъ *Десино.*

Спэнсеръ Вилькинсонъ въ декабрѣ прошлаго года прибылъ по желѣзной дорогѣ въ Пешаверъ. Для общаго обозрѣнія окрестностей, ему посовѣтовали взойти на наблюдательную башню въ укрѣпленіи. Въ направленіи на г. Аттокъ, внизъ по Кабульской долинѣ, представляющей собою единственное отверстіе въ массѣ окружающихъ горъ, налѣво открывается видъ на обширную равнину, окаймленную съ сѣвера какъ-бы нагроможденными другъ на друга горами, изъ которыхъ особенно выдѣляются высокія снѣговыя вершины Гинду-Куша. Въ обратномъ направленіи, въ пятнадцати миляхъ, взорамъ представляются дикія, темныя горы, полукругомъ огибающія равнину. Къ югу находится перевалъ Когатъ, на западѣ—долина Базаръ (Bazaar) и Хейберъ (Khyber), правѣе котораго прорывается сквозь горы рѣка Кабулъ. Окружающая равнина составляетъ британскую территорію, а окрестныя горы—авганскую, на которой живутъ патанскія племена, не признающія ни чьей власти.

Хейберскій перевалъ считается самымъ сѣвернымъ проходомъ въ горахъ, раздѣляющихъ Индію и Авганистанъ. Въ дѣйствительности же это только проходъ во внѣшней стѣнѣ, ведущій въ замкнутую горами Джелалабадскую равнину. За этой внѣшней оградой возвышается другая, съ перевалами, ведущими изъ Джелалабада въ Кабулъ.

Кабульская, Джелалабадская и Пешаверская равнины представляютъ собою пространства, окаймленныя высокими горами,

---

[1]) The nineteenth century. За октябрь 1893 года.

которыя отдѣляютъ эти равнины другъ отъ друга. Джелалабадская равнина отдѣляется отъ Пешаверской Хейберскими горами, шириною въ двадцать миль и высотою болѣе 5,000 футъ. Горная масса между Кабульской и Джелалабадской равнинами извѣстна подъ названіемъ Каркача (Karkacha) или Курдъ Кабульскій (Kurd Kabul) хребетъ, шириною около пятидесяти миль и высотою около 10,000 футъ. Только въ этомъ мѣстѣ горы, окружающія Джелалабадскую равнину, доступны; вслѣдствіе чего всѣ сообщенія между Пешаверомъ и Кабуломъ пролегаютъ черезъ Джелалабадскую долину и Хейберскій хребетъ, черезъ который ведетъ только одна дорога черезъ Хейберскій перевалъ, если не считать крутыхъ и трудныхъ тропъ, пролегающихъ по ущелью р. Кабулъ.

Джелалабадская равнина составляетъ принадлежность эмира, а Пешаверская—Великобританіи, но Хейберскими горами владѣютъ племена ихъ населяющія—независимые авганцы, или, какъ ихъ называютъ на пограничномъ нарѣчіи, патаны. Вслѣдствіе безплодности почвы имъ приходится искать другія средства для существованія, въ числѣ которыхъ первое мѣсто занимаютъ доходы, получаемые съ перевала. Съ незапамятныхъ временъ патаны собирали пошлины съ проѣзжающихъ или проходящихъ черезъ Хейберскій проходъ; система сбора пошлинъ крайне неправильна и не-регулярна, вслѣдствіе того, что этотъ народъ совершенно нецивилизованъ. Однако, они не отказываются заключать опредѣленныя условія для урегулированія этого дѣла. Въ первую Авганскую войну патаны согласились на предложеніе британцевъ, замѣнить сборъ пошлинъ, съ каждаго проходящаго, арендной платой и были спокойны, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда они считали себя почему-либо обманутыми. Послѣ послѣдней Авганской войны этотъ порядокъ былъ возобновленъ, и каждое изъ племенъ получаетъ извѣстное ежегодное вознагражденіе отъ британскаго правительства, за которое перевалъ долженъ быть открытъ въ опредѣленные дни недѣли всѣмъ путешественникамъ, получившимъ на то разрѣшеніе. Кромѣ этого, теперь придумано еще другое средство для упроченія добрыхъ отношеній между британскимъ правительствомъ и племенами: организованъ отрядъ Хейберскихъ

стрѣлковъ, комплектуемый туземцами, и на который возложено охраненіе перевала въ условленные дни и сопровожденіе каравановъ и путешественниковъ. Слухи объ аккуратной выдачѣ жалованья стрѣлкамъ распространяются по селеніямъ и народъ понемногу привыкаетъ уважать британскій авторитетъ. Всѣмъ здѣсь распоряжается полковникъ Ворбёртонъ (Warburton), который возведенъ туземцами чуть ли не въ полу-монархи. Ему нерѣдко приходится разрѣшать различныя пререканія между патанами; разрѣшая эти недоразумѣнія съ большимъ тактомъ, онъ пріобрѣлъ необыкновенное вліяніе, которымъ въ теченіе уже многихъ лѣтъ Хейберскій округъ, занимающій площадь въ тысячу квадратныхъ миль гористой мѣстности, держится въ сравнительномъ порядкѣ. На все это дѣло, т. е. на арендную плату за право пользованія перевалом, на содержаніе Хейберскихъ стрѣлковъ и полковника Ворбёртона, расходуется не болѣе 10,000 фунтовъ стерлинговъ ежегодно.

5-го декабря, въ 8 часовъ утра, Вилькинсонъ вмѣстѣ съ Ворбёртономъ выѣхалъ въ парной повозкѣ изъ Пешавера по направленію къ Хейберскому перевалу. Дорога пролегаетъ по плоской равнинѣ, почти безлѣсной и бѣдной лугами или воздѣланными полями. Съ обѣихъ сторонъ и впереди виднѣлись горы, окаймляющія равнину: по лѣвую руку горы казались низкими и далекими, впереди—выше и ближе, а по правую руку опять ниже и дальше. Прямо впереди открывался видъ на вершину Тартара (Tartara). Съ движеніемъ впередъ за невысокимъ хребтомъ на сѣверѣ, отстоящемъ примѣрно на 20 миль отъ пути слѣдованія, постепенно обнаруживались болѣе высокія и отдаленныя вершины, а за ними, вдали, какъ-бы разорванная линія снѣжныхъ горъ. Сдѣлавъ небольшую остановку въ фортѣ Гари Синхѣ (Hari Singh), оффиціальной резиденціи полковника Ворбёртона, путники въ 10 часовъ прибыли въ Джамрудъ (Jamrood), съ глинянымъ замкомъ или укрѣпленіемъ, каравансараемъ и плацомъ для парада, на которомъ упражняются Хейберскіе стрѣлки. Стрѣлки имѣютъ бодрый и военный видъ. Отъ Джамруда дорога, на протяженіи трехъ миль, полого подымается по волнистой мѣстности къ подножію горъ и выходитъ къ лощинѣ, начиная отъ которой начи-

нается подъемъ по чрезвычайно обрывистымъ горамъ съ почти вертикальнымъ наслоеніемъ. Среди этихъ горъ дорога проложена такъ, что нѣтъ особенно крутыхъ подъемовъ или извилинъ. На протяженіи трехъ или четырехъ миль она постепенно поднимается, а затѣмъ выходитъ на край дикаго и неровнаго плато, спертаго зубчатыми вершинами. Съ этого плато спускается небольшая долина съ потокомъ, небольшимъ пастбищемъ и примитивной мельницей, извѣстной подъ названіемъ Лала Чайна (Lala China). Путники перешли долину и, послѣ подъема въ одну или двѣ мили на другой хребетъ, прибыли къ форту Али Масджидъ (Ali Masjid), расположенному на вершинѣ, близъ рѣки. Далѣе дорога прорѣзаетъ дефиле правѣе форта, и незамѣтно подымаясь по долинамъ, огибаетъ вершины и выходитъ на равнину отъ трехъ до четырехъ миль длиною при одной мили въ ширину. Эта болѣе обширная долина усѣяна деревнями, или скорѣе укрѣпленіями, съ поразительно странными постройками. Четыре глиняныя стѣны, въ 15 футъ вышины и по 120 футъ длины, съ выдающимися бойницами наверху, окружаютъ квадратное пространство, въ которое можно проникнуть только посредствомъ единственныхъ воротъ. Башни расположены такъ, что могутъ фланкировать два фаса. Каждая такая крѣпостца составляетъ принадлежность извѣстнаго семейства, которое живетъ внутри стѣнъ въ глиняныхъ домахъ. Вилькинсонъ насчиталъ около двадцати такихъ укрѣпленій. Справа въ середину долины врѣзается скалистый утесъ съ развалинами древняго буддійскаго храма и съ постомъ Хейберскихъ стрѣлковъ. Подобные посты изъ двухъ, четырехъ и болѣе человѣкъ размѣщены по обѣимъ сторонамъ дороги съ начала до конца перевала на всѣхъ командующихъ пунктахъ.

Около трехъ часовъ путешественники прибыли къ концу равнины и, миновавъ короткое дефиле, вышли на другую равнину, лежащую поперегъ дороги и нѣсколько наклонную. Въ серединѣ этой впадины расположенъ фортъ Ланди Коталъ (Landi Kotal), по фигурѣ продолговатый прямоугольникъ, длиною 1,050 футъ при ширинѣ въ 750 футъ, съ высокими и прочными глиняными стѣнами и фланкирующими башнями по угламъ. Вокругъ по всей

впадинѣ разбросаны селенія, подобныя только что описаннымъ. Мѣстность совершенно безлѣсна.

Въ фортѣ построены казармы на нѣсколько ротъ, сараи и конюшни, крытый резервуаръ для воды и офицерскія квартиры. Въ 1/4 мили отъ форта находится каравансарай, обнесенный такими же глиняными стѣнами какъ и фортъ, но по своимъ размѣрамъ гораздо меньшій. Въ то время этотъ каравансарай кишѣлъ людьми, лошадьми, верблюдами, мулами и ослами, пришедшими изъ различныхъ странъ Центральной Азіи, изъ Самарканда, Ташкента, Балха и Кабула.

Изъ форта кажется, что изъ впадины Ланди Коталъ нѣтъ выхода, но, прослѣдовавъ милю или двѣ, путники прибыли къ оврагу, по которому пролегаетъ дорога, спускаясь полого внизъ. Спустившись на милю или двѣ, Вилькинсонъ взобрался на шпицъ, съ котораго въ направленіи оврага можно было видѣть Ланди Хана (Landi Khana), или Авганское подножіе перевала. Справа и слѣва видъ стѣсняется горами, подымающимися на 5,000 футъ надъ дномъ ущелья.

Путники возвратились назадъ въ фортъ и занялись изслѣдованіемъ его окрестностей. Въ полдень они взошли на вершину Писгахъ (Pisgah), расположенную на западной границѣ впадины Ланди Коталъ и съ которой можно видѣть всю Джелалабадскую долину или равнину на протяженіи отъ Дакки (Dakka), гдѣ рѣка Кабулъ входитъ въ Хейберскій хребетъ до горъ, позади которыхъ скрывается городъ Джелалабадъ, въ 50 миляхъ отъ мѣста наблюденія. Рѣка видна на протяженіи многихъ миль, но ея тонкая водная поверхность кажется незначительною по сравненію съ широкимъ каменистымъ русломъ. Растилающаяся внизу долина представляетъ собою ровную поверхность, мѣстами пересѣченную холмами и скалами, за которыми тянутся одна за другой неправильныя горныя цѣпи, причемъ съ лѣвой и правой стороны эти цѣпи проектируются на снѣговыя горы.

На слѣдующій день Вилькинсонъ направился обратно тѣмъже путемъ въ Пешаверъ.

Хейберскій перевалъ не болѣе какъ препятствіе для движенія. Благодаря британскимъ инженерамъ, дорога хороша, нигдѣ нѣтъ

уклона круче, чѣмъ 1 къ 50. Въ военномъ отношеніи перевалъ труденъ,—ущелье при Али-Масджидѣ и дефиле за нимъ могутъ обороняться долгое время небольшимъ отрядомъ противъ арміи. Въ 1878 г. сэръ Самъ Броунъ (Sir Sam Brown) не имѣлъ успѣха въ своей фронтальной атакѣ, и обходное движеніе, заставившее отступить авганцевъ, не удалось бы, если бы обороняющійся былъ болѣе бдителенъ. Къ сѣверу черезъ горы пролегаетъ путь, называемый иногда переваломъ Тартара, но онъ не пригоденъ для значительнаго отряда и его легко оборонять. Южнѣе по параллельной главному пути Базарской долинѣ тоже пролегаетъ дорога; но на нее можно попасть изъ Джелалабада только переваливъ черезъ высокій хребетъ, и она не пригодна для дѣйствій противъ бдительнаго противника. При хорошей оборонѣ, и если этому сочувствуютъ туземцы, Хейберскій хребетъ будетъ запертъ для наступающаго по какому угодно направленію.

Отъ Пешавера до Джелалабада—80 миль и отъ Джелалабада до Кабула—90 миль. Каждая миля желѣзно-дорожнаго пути, проложенная за Пешаверомъ, во всѣхъ отношеніяхъ, придвинула бы Индію ближе къ Кабулу. Количество товаровъ, которые теперь на протяженіи 170 миль везутся на верблюдахъ и мулахъ, въ значительной степени умножилось бы при желѣзной дорогѣ. Кланы, которые теперь не знаютъ британцевъ, ознакомились бы съ ними и сдѣлались бы дружественными. Эмиръ и его народъ имѣли бы возможность ближе узнать индійское правительство. Эти выгоды оцѣнены въ Индіи и въ Хейберскомъ округѣ произведены изслѣдованія съ цѣлью сооруженія желѣзной дороги. Перевалъ неудобенъ, такъ какъ спускъ къ Ланди Хана слишкомъ крутъ для желѣзной дороги. Но современные инженеры проложили бы линію по ущелью рѣки Кабулъ, которая прорѣзаетъ хребетъ; по теченію этой рѣки можно устроить отличную дорогу, не подверженную наводненіямъ, съ уклономъ не болѣе $^1/_{200}$ и безъ особенно трудныхъ въ конструктивномъ отношеніи туннелей. Разъ будутъ проложены рельсы до Дакки, дальнѣйшее устройство полотна до Джелалабада затрудненій не представитъ.

Надо имѣть въ виду особенность положенія Джелалабада. Огромныя горы, которыя были видны съ вершины Писгахъ, соста-

вляютъ сѣверную ограду Джелалабадской равнины, черезъ которую не только авганская или британская арміи, но даже и отдѣльный путешественникъ едвали когда переходили. Южная сторона равнины не видна съ Писгаха; она окаймлена прямою цѣпью горъ Сефидъ-Кухъ (Sufed-Koh), отъ 12,000 до 15,000 футъ высотою и совсѣмъ безъ переваловъ. Въ своемъ западномъ концѣ равнина пересѣкается сѣверными и южными хребтами по высотѣ вдвое большими, нежели Хейберскія горы, и съ немногими перевалами, несравненно труднѣйшими, чѣмъ перевалъ Хейберъ. Въ этихъ именно дефиле британская армія, отступающая отъ Кабула, была истреблена въ 1842 году; это событіе почему-то извѣстно подъ названіемъ „Хейберской рѣзни".

Многіе убѣждены, что лучшими планами обороны сѣверо-западной границы Индіи было бы удерживать за собою укрѣпленную позицію въ этихъ горахъ, связавъ ее желѣзной дорогой съ Пешаверомъ, такъ какъ эта позиція представляетъ собою ворота Авганистана. Британскія войска были бы въ двухъ или трехъ переходахъ отъ Кабула, центра авганской жизни и торговли и узла всѣхъ сообщеній страны. Ничего не могло бы быть лучше, если бы только авганцы были согласны. Но едва ли они добровольно примутъ такое предложеніе, и надо полагать, что только хорошимъ пораженіемъ ихъ можно принудить къ этому. Джелалабадская долина населена наиболѣе безпокойными изъ патанскихъ клановъ. И желѣзная дорога всецѣло зависѣла бы отъ ихъ произвола; въ виду чего прежде всего необходимо обезпечить себя преданностью этихъ клановъ. Человѣкъ, подобный полковнику Ворбёртону, могъ бы выполнить эту задачу, если бы ему дали свободу въ дѣйствіяхъ и поддержку.

Въ настоящее время такихъ людей держатъ на веревкѣ; но не индійское правительство, которое цѣнитъ ихъ, а пенджабское. Можетъ показаться невѣроятнымъ, но тѣмъ не менѣе политическій агентъ Хейбера непосредственно не сносится съ индійскимъ правительствомъ, а рапортуетъ и получаетъ инструкціи отъ пенджабскаго правительства. Вниманіе мѣстнаго правительства главнымъ образомъ обращено на внутреннія дѣла провинціи и оно не имѣетъ ни денегъ, ни штаба для пограничной политики.

Трудно понять, почему бы современемъ не провести желѣзную дорогу до Кабула. Кажется, что такой исходъ долженъ быть въ виду у индійскаго правительства. Желѣзная дорога въ Кабулъ, лучше всякаго агентства, уничтожитъ изолированность авганцевъ и изгладитъ воспоминанія о несчастныхъ сраженіяхъ, которыя отвратили ихъ отъ британцевъ. Она бы помогла индійскому правительству оказать дѣйствительную помощь для защиты страны, въ случаѣ если бы они нуждались или желали ее. Въ настоящее время отчасти эмиръ, а болѣе всего муллы, противятся проведенію желѣзной дороги, боясь, что европейское вліяніе будетъ опасно для ихъ власти. Простой народъ не имѣетъ ничего противъ желѣзной дороги, или даже противъ англичанъ. Если провести линію даже только до Дакки и пригласить хейберскія племена на платныя работы, то уже одно сохраненіе времени и безпокойствъ, сопряженныхъ съ караванною торговлею, убѣдило бы все населеніе Джелалабадскаго и Кабульскаго округовъ въ выгодѣ желѣзнаго пути.

Надо помнить, что въ этихъ этихъ странахъ желѣзная дорога приноситъ всѣ выгоды и уничтожаетъ всѣ невыгоды, связанныя съ присоединеніемъ страны. Она объевропеиваетъ или англизируетъ страну.

Желѣзныя дороги Сѣверо-Западной Индіи [1]).

(Съ приложеніемъ чертежа).

Перевелъ Генеральнаго Штаба Подполковникъ ***Десино.***

При взглядѣ на желѣзно-дорожную карту Индіи, можно удостовѣриться, что только двумя большими линіями, примыкающими къ сѣверо-западной границѣ, можно воспользоваться для сосредоточенія англо-индійскихъ войскъ въ этомъ направленіи. Первая и болѣе важная, идетъ отъ Калькутты, черезъ Каунпуръ (Cawnpore), Тундлу (Tundla), Хазіабадъ (Ghàziabad), Дели (Delhi), Амбаллу (Oumballa), Лагоръ, Раваль-Пинди, Аттокъ (пересѣкаетъ р. Индъ) и въ Пешаверъ. Ширина колеи на всемъ протяженіи пути—5 футъ 6 дюймовъ (1,68 метр. или Ирландская колея). На болѣе близкихъ къ р. Инду участкахъ дорога почти повсюду одноколейная; двойной путь проложенъ въ 1890—1891 году только на участкѣ отъ Лагора до Бадами (Badami) [2]).

Вторая линія направляется съ юга на сѣверъ черезъ весь полуостровъ Индостанъ, связывая собою г.г. Мадрасъ, Бомбей, Ахмедабадъ, Аджмиръ (Adjmir), Бандикуй (Bandikoui), Ревари, Фируспуръ, Раэвиндъ (Raewind), Мультанъ, Ширшахъ (Shirshah). Багавальпуръ (Bahawalpour), Суккуръ (гдѣ пересѣкаетъ р. Индъ), желѣзно-дорожный узелъ (Ruk-Junction), Сиби, Кветту и Кила-

---

[1]) Revue militaire de l'étranger. № 790. За Сентябрь 1893 года. D'apres l'Administration report on the Railways in India for 1891—1892.

[2]) Кромѣ этого короткаго участка, Калькуттско-Пешаверская линія имѣетъ двойную колею между Калькуттой и Могалъ-Сарою (Moghal-Sara) и между Аллагабадомъ и Газипуромъ. Въ Индіи нормальная ширина колеи Ирландская, тогда какъ въ Англіи она обыкновенно бываетъ въ 4 фута $8^1/_2$ дюймовъ (1,408 метр.).

Абдуллу. Эта линія, несмотря на свою длину, не такъ важна, какъ предъидущая, потому что военные центры групируются по направленію отъ Калькутты къ Пешаверу, параллельно подножію отроговъ Гималайскихъ горъ. Нормальная ширина колеи только отъ Мадраса до Ахмедабада и отъ Фируспура до Кила-Абдуллы; на остальномъ протяженіи ширина колеи въ 1 метръ (3 фута, 3,37 дюйма). Двѣ колеи проложены только въ окрестностяхъ Бомбея, отъ Лонавлы (Lonavla) до Вирара (Virar).

Независимо отъ этихъ двухъ большихъ линій, для обороны сѣверо-западной границы могутъ послужить нѣкоторыя развѣтвленія. Эти вѣтви, если начать счетъ съ сѣвера на югъ, слѣдующія:

а) вѣтви отъ Амритзира (Amritsar) до Патанкота (Patankot) и отъ Вазирабада (Ouazirabad) до Джуммъ (Djammou), примыкающіе къ Кашмиру;

б) вѣтвь, отдѣляющаяся отъ Гольры (Golra), близъ Раваль-Пинди, на участкѣ Пешаверъ-Лагоръ и направляющаяся къ Кучальгарху (Kouchalgarh) на р. Индѣ, гдѣ предполагалось построить мостъ. Къ этому пункту сходятся Куррамская дорога и пути, ведущіе къ Банну, Когату и Дера-Измаилъ-Хану;

в) вторая вѣтвь, отдѣляющаяся на томъ же участкѣ отъ Лала-Мусы (Lala-Mousa), идетъ параллельно предъидущей въ долину р. Инда къ г. Кундіамъ (Koundiam), а затѣмъ слѣдуетъ этой долиной до Махмудъ-Кота (Mahmoud-Kot), расположеннаго почти противъ Дера-Гази-Хана. Отъ Махмудъ-Кота отдѣляется одна вѣтвь къ Гази-Гату (Ghaji-Ghat) на р. Индѣ и другая, на пути пересѣкающая Ченабъ по большому арочному мосту, оконченному только въ 1890 г., связываетъ Махмудъ съ Ширшахомъ (близъ Мультана), т. е. со второй большой линіей. Отъ Дера-Измаилъ-Хана недавно проложена дорога, восходящая по долинѣ Тсоль (Thal), въ направленіи на Кандагаръ.

г) Наконецъ отъ узла Рукъ (Ruk Junction) отдѣляется вѣтвь на Куррачи, связывающая сѣверо западную сѣть съ самымъ западнымъ портомъ Индіи.

За послѣдніе годы значительно улучшены нижеслѣдующія линіи. Уменьшенъ максимальный уклонъ на нѣкоторыхъ уча-

сткахъ Суккуръ-Кветтской линіи. Вмѣсто $^1/_{50}$ этотъ уклонъ доведенъ до $^1/_{55}$ на участкѣ отъ Сиби до Насака (Nasak). Тоже самое сдѣлано на линіи Лагоръ-Раваль-Пинди, между этимъ послѣднимъ пунктомъ и Джеламомъ (Djhilam); положена у Міанъ-Мира вторая колея, между линіями Лагоръ-Сухартпуръ (Saharanpour) и Лагоръ-Мультанъ, съ цѣлью ускоренія перевозки войскъ, направляющихся къ Кандагару. На станціяхъ устроены многочисленные разъѣзды и запасные пути; наконецъ, на части линіи Лагоръ-Суккуръ рельсы въ 60 фунтовъ замѣнены рельсами въ 75 футовъ. Не смотря на эти и другія аналогичныя работы, желѣзно-дорожная сѣть Индіи, въ своей сѣверо-западной части, имѣетъ еще много недостатковъ. Въ самомъ дѣлѣ, ни одна изъ линій не соединяетъ центральныя провинціи съ Синдомъ и Пенджабомъ, черезъ Раджпутану или западную часть Бомбейскаго президентства.

Однако, надо замѣтить, во всей этой мѣстности производятся многочисленныя изысканія и многія линіи находятся въ постройкѣ. Такимъ образомъ, желѣзная дорога въ Кашмиръ отойдетъ отъ Лагоро-Пешаверской линіи отъ пункта близъ Раваль-Пинди и направится къ Сринагару черезъ Пунджаръ (Pundjar), Когалу (Kohaly) и Барамуллу (Baramoulla). Она очень важна въ стратегическомъ отношеніи, и въ случаѣ надобности облегчитъ оборону Кашмира и Гильгитской долины.

Теперь только одна вѣтвь связываетъ Раджпуру (Radjpoura) съ Бутиндой (Bathinda), т. е. два пути для сосредоточенія войскъ, о которыхъ было говорено. Предполагаютъ ее продолжить до Багавальпура, что удвоитъ линію отъ Лагора до Мультана и сократитъ разстояніе между Дели и Кветтой.

Равнымъ образомъ имѣется въ виду построить вѣтвь отъ Кундіама къ Мари, а затѣмъ къ Гагану (Gagan) на линіи Раваль-Пинди-Кучальгархъ и къ Аттоку на линіи Лагоръ-Пешаверъ. Когда она будетъ окончена, англичане будутъ имѣть въ распоряженіи отъ Аттока до Суккура желѣзную дорогу, которая свяжетъ вышеозначенныя двѣ большія линіи сосредоточенія. Нечего и говорить о важности этой дороги для обороны р. Инда.

Кромѣ того, производили изслѣдованія для постройки желѣз-

ной дороги отъ Банну къ Калабаху и до Деро-Измаилъ-Хана, на западномъ берегу рѣки.

Еще произведены изслѣдованія для другой линіи, которая должна перерѣзать Раджпутанскую пустыню отъ Аджмира черезъ Биканиръ (Bickanir) къ Самасатѣ (Samasata), близъ Багавальпура (на линіи Мультанъ-Суккуръ). Въ 1889 году рѣшено построить линію, идущую отъ Джодпура (Djodhpour) къ Кучаманской дорогѣ, и второстепенную вѣтвь для связи Фалоди (Phalodi) съ Биканиромъ. Также произведены изслѣдованія линіи, связывающей Паланпуръ (Palanpour), между Ахмедабадомъ и Аджмиромъ, съ Гейдерабадомъ, другими словами Бомбей съ Куррачи. И на участкѣ Гейдерабадъ, Умаркотъ даже началось движеніе въ маѣ 1892 года. Эта дорога ширококолейная, также какъ и вся линія Куррачи-Бомбей. Кромѣ того разсматривается проектъ линіи отъ Фулеры (Phulera) къ Ревари, черезъ что сократится разстояніе между Ахмедабадомъ, Дели и сѣверо-западною желѣзнодорожною сѣтью, и линіи въ 880 километровъ, которая пересѣчетъ Раджпутану съ сѣверо-востока на юго-западъ и пройдетъ черезъ Дели, Дадри, Джейсульмиръ (Djeïsoulmir), Умаркотъ. Этотъ послѣдній пунктъ уже связанъ съ Котри и линіей Куррачи-Суккуръ черезъ Гейдерабадъ.

Наконецъ, обсуждали возможность построить новый мостъ черезъ р. Индъ, между Аттокомъ и Суккуромъ. Разсмотрѣнные проекты сводились къ четыремъ: у Кучальгара, Калабаха, Дера-Измаилъ-Хана и въ окрестностяхъ Дера-Гази-Хана. Военные авторитеты отвергли первые два, вслѣдствіе того, что выбранные пункты расположены очень близко къ Аттоку. Въ концѣ концовъ остановились на предложеніи съузить теченіе р. Инда до 1,000 метр., близъ Дера-Измаилъ-Хана, при посредствѣ плотинъ, и до окончанія постройки моста установить сообщеніе съ другимъ берегомъ помощью парового парома. Впослѣдствіи, если понадобится, можно бы было сдѣлать то же самое и у Дера-Гази-Хана.

Основанія, принятыя при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, не всегда согласуются съ условіями, необходимыми для ускоренія перевозки войскъ. Правда, теперь по большей части рельсы положены на разстояніи 1,68 метра другъ отъ друга, тогда какъ

раньше ширина колеи близъ Авганской границы была однометровая. Въ настоящее время только линіи Ахмедабадъ-Фируспуръ, Аджмиръ - Хандво и нѣкоторыя другія второстепенныя вѣтви остаются еще узкоколейными. Большая часть проектированныхъ и строющихся желѣзныхъ дорогъ будетъ имѣть нормальную ширину (1,68 метр.) колеи. Но онѣ будутъ въ одинъ путь, какъ и большая часть линій въ Индіи. Въ 1886 г., въ Индіи, два пути были проложены только на протяженіи 1,300 километр., между Калькутта-Дели, Бомбейемъ-Мадрасомъ и Бомбейемъ-Калькуттой [1]), и съ тѣхъ поръ число двухколейныхъ линій чувствительно не увеличилось.

Къ тому же на нѣкоторыхъ участкахъ сѣверо-западной сѣти встрѣчаются большіе уклоны и малые радіусы закругленій. Такимъ образомъ, между Джеламомъ и Раваль-Пинди допущены уклоны въ $^1/_{50}$ и кривизна въ 300 метровъ [2]). Въ настоящее время производятся работы съ цѣлью улучшенія пути, но для окончанія ихъ потребуется много лѣтъ.

Техническія затрудненія на участкѣ отъ Раваль-Пинди до Пешавера были меньше, и тамъ нѣтъ уклона болѣе $^1/_{100}$. За Пешаверомъ продолженіемъ служитъ Хейберская дорога, построенная англичанами во время послѣдней Авганской войны. Увѣряютъ, что Эмиръ Абдурахманъ повелѣлъ содержать ее въ исправности до самаго Кабула. Сверхъ того, теперь желѣзная дорога продолжена отъ Пешавера до Джамруда на авганской границѣ, и правительство Индіи приказало произвести изслѣдованія съ цѣлью продолженія ея до Кабула. Повидимому, дорога должна быть проведена долиною р. Кабулъ, а не черезъ перевалы Лунди-Коталъ и Муллагори (Moullagori), считаемые слишкомъ трудными. Судя по англійской прессѣ, уклоны будутъ относительно небольшіе и искуственныя сооруженія не представятъ затрудненій на пер-

[1]) На этой послѣдней линіи два пути проложены только на протяженіи отъ Хандвы до Бомбея.

[2]) Въ началѣ Авганской войны (1878 г.) Джеламская линія доходила только до Джелама. Постройка участка Джеламъ-Пешаверъ остановилась и потомъ пришлось строить наскоро, что и даетъ объясненія нѣкоторымъ недостаткамъ этой линіи.

вомъ изъ этихъ направленій. Но надо добавить, что постройка участка Джамрудъ-Кабулъ зависитъ отъ доброй воли Эмира, который, какъ кажется, въ настоящее время, мало расположенъ позволить англичанамъ привести конечную вѣтвь ихъ желѣзнодорожной системы въ свои владѣнія [1]).

Что касается линіи Лагоръ-Шикарпуръ, то она въ началѣ послѣдней англо-авганской войны, была прервана въ двухъ мѣстахъ; въ пунктѣ пересеченія р. Сетледжъ у Адамуагана (Adamouahan) и въ пунктѣ пересѣченія р. Индъ у Суккура. Работы для проложенія желѣзной дороги на участкѣ отъ Рука на Джакобадъ и Сиби потребовали большого напряженія энергіи и большихъ жертвъ, но тѣмъ не менѣе въ іюнѣ 1880 года рельсы примкнули къ Сиби. Изслѣдованія, произведенныя безъ достаточныхъ данныхъ, привели къ тому, что пришлось проложитъ двѣ отдѣльныя линіи отъ Сиби по направленію къ Кандагару. Первая, ведущая черезъ Боланское ущелье и пролегающая по руслу потока, потребовала затраты большихъ трудовъ. Первоначально ее построили какъ временную, но потомъ обстоятельства заставили обратить эту линію въ постоянную. Узкая колея потомъ была замѣнена широкою. Уклоны, сначала очень значительные, были уменьшены, но и теперь они еще очень круты (наибольшій въ $^1/_{25}$); минимальный радіусъ закругленія только въ 240 метровъ; пришлось положить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ вспомогательный рельсъ.

Эта желѣзно-дорожная линія, имѣя сильно волнистую профиль, въ дождливое время года подвержена ежегоднымъ и многочисленнымъ порчамъ, которыя вызываютъ дорогостоющія и трудныя поправки. Такъ, напримѣръ, въ 1890 г. одиннадцать километровъ полотна совершенно исчезли; четыре моста были снесены и три другіе — сильно повреждены. Потребныя для поправки работы настолько были значительны, что въ 1891 году было

---

[1]) Въ 1892 году, привительство Индіи начало переговоры, вмѣющіе цѣлью склонить Эмира къ свиданію съ главнокомандующимъ индійскихъ войскъ, лордомъ Фредерикомъ Робертсомъ. Это свиданіе, долженствующее произойти на авганской территоріи, въ Джелалабадѣ, нѣсколько разъ отлагалось Эмиромъ и стало очевиднымъ, что онъ намѣренъ совсѣмъ его отклонить.

рѣшено построить вѣтвь Машкефской (Mashkef) долиной, обходящую Боланское ущелье, на протяженіи отъ Сиби до Кветты. Когда она будетъ окончена, сообщеніе между Индіей и южной частью Авганистана будетъ болѣе обезпеченнымъ; но какъ выстроенная для спеціально военныхъ цѣлей, линія Кветта-Суккуръ оставляетъ желать многаго.

Другая вѣтвь, отдѣляясь отъ Сиби по направленію къ Кандагару, проходитъ ущельемъ Хурней; на ней наибольшій уклонъ въ $^1/_{45}$ и наименьшій радіусъ закругленій въ 180 метровъ. На постройку этой вѣтви потребовались еще болѣе значительныя издержки, чѣмъ на сооруженіе предыдущей. Существованіе между Бостаномъ и Сиби двухъ желѣзно-дорожныхъ линій можетъ быть объяснено только желаніемъ уменьшить затрудненія, которыя представляются для эксплотаціи каждой изъ этихъ дорогъ.

Линіи Хурнейская и Боланская эксплоатируются съ 1887 года; онѣ соединяются у Бостана, который связанъ желѣзной дорогой съ Кила-Абдуллой, находящееся у подошвы массива Ходжа-Амранъ, отдѣляющаго конецъ дороги отъ Кандагара. Ходжакскій туннель, прорытый на высотѣ 2,500 метровъ и длиною въ 4,150 метровъ, при уклонахъ на подъемѣ въ $^1/_{1000}$ и на спускѣ въ $^1/_{25}$, начатъ въ 1887 году и оконченъ не такъ давно (въ сентябрѣ 1891 года). Онъ устроенъ для двухъ колей. Теперь между Чаманомъ, конечнымъ пунктомъ Синдо-Пишинской желѣзной дороги и Кандагаромъ остается пробѣлъ всего въ 120 километровъ, который легко было бы пополнить въ теченіе нѣсколькихъ недѣль работы и, какъ говорятъ—самое большее въ два мѣсяца.

Кромѣ того, необходимый матеріалъ запасенъ у западнаго выхода туннеля и въ Чаманѣ. Какъ только Эмиръ дастъ англичанамъ свое соизволеніе, конечный пунктъ желѣзно-дорожной линіи будетъ перенесенъ въ Кандагаръ, такъ сказать въ свое настоящее мѣсто. На Чаманъ и Джамрудъ можно смотрѣть только какъ на временные конечные пункты желѣзныхъ дорогъ, проложенныхъ англичанами западнѣе р. Инда [1]).

[1]) Среди дополнительныхъ работъ на Синдо-Пишинской линіи слѣдуетъ назвать буреніе артезіанскихъ колодцевъ въ Кветтѣ, Бостанѣ и другихъ пунктахъ

Какъ бы то ни было, при настоящихъ условіяхъ, военнымъ поѣздамъ, направляющимся изъ Лагора въ Чаманъ, придется описывать большой кругъ къ югу, чтобы переправиться черезъ р. Индъ по мосту Лансдоуна въ Суккурѣ и затѣмъ восходить по линіямъ Боланской или Хурнейской. Было уже видно, что техническія условія, при которыхъ построена Сиби-Чаманская линія, не допускаютъ быстраго движенія. Это двойное неудобство понудило англичанъ искать между Индомъ и Пишинскимъ плато пути болѣе прямаго и менѣе труднаго, долиною Зхобъ. Съ 1891 года изученіе и изысканія настолько подвинулись впередъ, что можно расчитывать увидѣть, въ недалекомъ будущемъ, желѣзную дорогу съ относительно небольшими уклонами, ведущую отъ р. Инда, откуда нибудь изъ окрестностей Дера-Измаилъ-Хана, на Пишинское плато черезъ Апозай (Apozaï) и Лоралей (Loralaï). Открытіе этой линіи дастъ англо-индійскимъ войскамъ новый и въ тоже время болѣе надежный выходъ по направленію къ Кандагару.

Пишинскаго плато. На поверхности воды мало и притомъ она содержитъ въ себѣ магнезію.

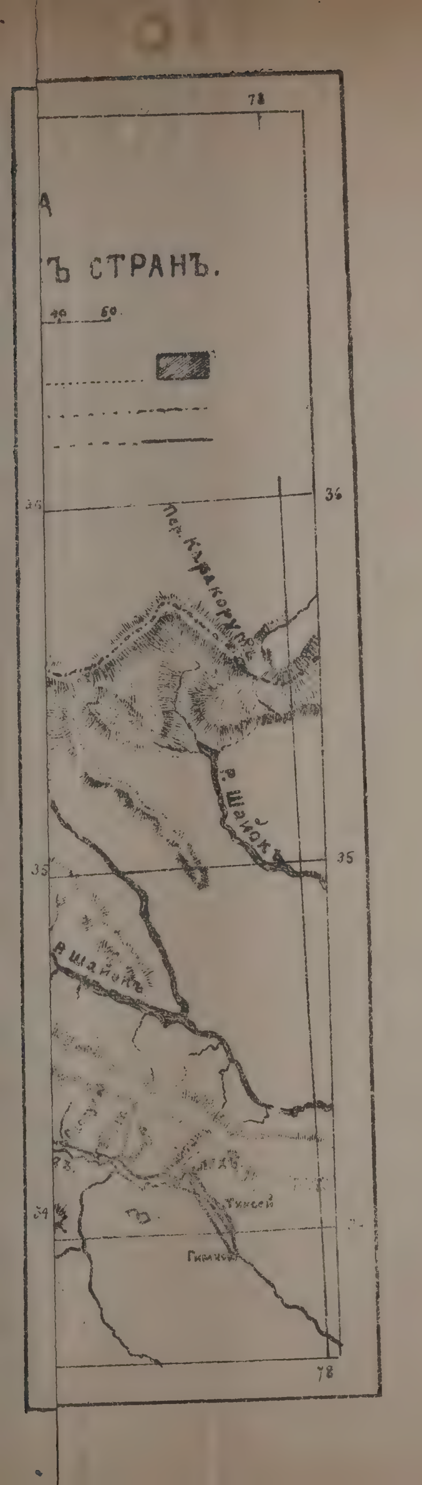

Гулянбурхъ
Шадпахъ
Шуръ
МІАНЕ
3330
Телегр. ст.
Садаги.
Міане-Чай



ТАБРИЗЪ
КУ-И-ШИБЛИ
Масштабъ 5 В. Въ Дюймъ.
МОТАЛЪ-ДАГЪ
ГСЕХЕНДЪ
КУ-И-БОЗГУШЪ
ТУРКМАНЧАЙ
ШЕХТЕРАБАДЪ
МІАНЕ
ГВ. кон. арт. бригады Шт. Капитанъ БЛЮМЕРЪ
1892

ДЖАНЪ 5185.


КАФЛАНЪ-КУ
Масштабъ 5В. въ Дюймѣ.
Шт. Капитанъ БЛЮМЕРЪ.
ЗЕНДЖАНЪ 5185.



78
А
Ъ СТРАНЪ.
40
50
36
36
Пер. Каракорумъ
Р. Шайокъ
35
35
Р. Шайокъ
34
Ъ.
Тиксей
78



Часть
Кашмира
и
сопредѣльныхъ странъ.
Англ. мили
Британскія владѣнія
Кашмирская граница
Путь Найта
Гинду-Кушъ
Читраль
Тагдумбашскій Памиръ
Мустагъ
Каракорумъ
Гунза
Нагръ
Гилгитъ
Ронду
Скарду
Плато Дерзэй
13,000
Харма
Каргиль
Драсъ
Сурру
Музафферабадъ
Барамула
Сринагаръ
Исламабадъ
Пенжабъ



Снежная вершина.
Снежные вершины.
Скалы окаймленные брустверами канджутовъ.
Скалы окаймленные брустверами канджутовъ
Брустверы.
Брустверы.
Брустверы.
Фортъ Тсолъ
оврагъ Нильтъ
Фортъ Нильтъ
Р. Нильтъ
Р. Канджуй
Р. Мейюнъ
Тсолъ
оврагъ

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ

Сѣверо-западной Индіи.

